

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL DE TRANSPORTES, ELECTRICIDADE, FINANÇAS,
TELEFONIA, AVIAÇÃO, NAVEGAÇÃO E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Profissional»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES:

GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898; — MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; — Liége, 1905; — Rio de Janeiro, 1908
MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894; — S. Luís, Estados Unidos, 1904

Representante em Espanha: D. Henrique La Torre, San Vicente Alta, 54 — Madrid

S U M A R I O:

A nossa gravura de pagina: Porto, Teatro de S. João. — Propaganda de turismo no estrangeiro, por A. DE MELO E NIZA. — Os Caminhos de Ferro da Beira Alta. — A camionagem ao serviço do Caminho de Ferro e não sua concorrente, pelo VISCONDE DE ALCobaça. — O Sétimo Comboio-Misterio, por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR. — Viagens e transportes. — O «Rail» e a Estrada, por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS. — Publicações recebidas. — Parte Oficial. — Colonia balnear dos aprendizes dos Caminhos de Ferro. — A Conferencia Radio-Telegrafica. — Á Tabela, pelo Eng.º ARMANDO FERREIRA. — O que todos devem saber, — Linhas estrangeiras. — Linhas portuguesas. — Questões económicas, pelo Eng.º Agronomo FRANCISCO PALMA DE VILHENA. — Portugal e Espanha. — Cambios. — Revista Insular e de Turismo. — Ha quarenta anos. — Contos Amargos da Guerra, por CARLOS D'ORNELLAS. — Ecos & Comentários por SABEL. — Aviação, — Figuras do dia.

1932

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Eng.º FERNANDO DE SOUZA
CARLOS D'ORNELLAS

SECRETARIO DA REDACÇÃO

CARLOS MENDES DA COSTA

REDACÇÃO

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO

Eng.º ARMANDO FERREIRA

AUGUSTO FERREIRA GOMES

DR. GEREMIAS SILVA (Medico)

JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

COLABORADORES

Brigadeiro JOÃO D'ALMEIDA

Brigadeiro RAUL ESTEVES

Coronel CARLOS ROMA MACHADO

Coronel Eng.º ALEXANDRE LOPES GALVÃO

Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES

Capitão de Eng.º MARIO COSTA

Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN

Capitão de Eng.º JAIME GALO

JOSÉ DE ESAGUY



PREÇOS DAS ASSINATURAS E NUMEROS

AVULSO

PORTUGAL (semestre) . . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £ . .	1.00
ESPAÑA () ps. ^{as}	35.00
FRANÇA () fr. ^{os}	100
AFRICA () . .	72\$00
Empregados ferroviarios (trimestre)	10\$00
Numero avulso.	2\$50
Numeros atraçados.	5\$00



REDACÇÃO, ADMINISTRAÇÃO E OFICINAS
RUA DA HORTA SÉCA, 7, 1.º

Telefone PBX 20158

DIRECÇÃO 27520

Propaganda de turismo no estrangeiro

Com vista ao Conselho Nacional de Turismo

Por ocasião de uma recente visita que fizemos à ridente cidade de Vigo tive ocasião de visitar a bem instalada delegação do *Patronato Nacional de Turismo* naquela cidade.

Num pequeno edifício próprio, situado próximo do cais de desembarque do Pôrto de Vigo, com um pessoal atencioso e de requintada amabilidade, os turistas encontram todas as informações que possam desejar, tanto sobre a cidade e arredores como sobre viagens em Espanha.

Em enorme profusão são ali distribuídos folhetos de propaganda, artísticas *plaquetes*, guias de preciosa informação sobre as belezas artísticas e naturais de um dos países mais ricos em motivos de turismo.

Ali tivemos ocasião de encontrar uns folhetos de propaganda da nossa linda cidade de Viana do Castelo.

O distinto funcionário que dirige os serviços da delegação D. Xavier Ozores Pedrcsa, lamentou-se da escassez de material de propaganda que recebia de Portugal, que graciosamente aquela delegação teria satisfação de distribuir pelas numerosas pessoas que a visitam.

Referiu-me que muitas vezes os itinerários de Portugal ali eram procurados e manifestou a sua opinião de que uma mais intensiva propaganda contribuiria para que muitos visitantes daquele pôrto e cidade se dirigissem a Portugal, desde que se usassem os meios adequados a despertar-lhes interesse pelas belezas da nossa terra.

É lamentável que o intercâmbio de turismo que começou a ser tentado entre os dois países, que nele teriam interesse correlativo, e que chegou a ter um princípio de realização com a nomeação de um delegado oficial do Patronato, em Portugal, tendo sido feitas diligências para uma reciprocidade de representação, não tenha prosseguido.

A proximidade dos dois países, que traz já normalmente um grande número de espanhóis às nossas praias e justificaria a vinda a Portugal de muitos outros, aproveitando ao mesmo tempo os estrangeiros que visitam a Espanha, merecia que uma acção mais intensiva de propaganda ali se exercesse, utilizando, por meio de acordo, os serviços oficiais de turismo espanhóis.

A. D E M E L O E N I Z A

OS
CAMINHOS DE FERRO
DA
BEIRA ALTA

O 50.º ANIVERSARIO
DO COMEÇO DA EXPLORAÇÃO

FOI ha dias celebrado com solenidade na Figueira o 50.º aniversario do inicio da exploração da linha da Beira Alta para a qual se visionava avultadissimo trafego internacional, avolumado pela função comercial do porto da Figueira.

Não correspondeu a realidade ás exageradas previsões, o que não tem impedido a Companhia de fazer uma exploração cuidadosa, mantendo a via e o material em bom estado, reforçando a via, melhorando o material circulante.

Naquela sessão comemorativa depois do elogioso discurso do sr. engenheiro Teixeira de Queiroz, que representava o sr. Ministro das Obras Publicas, pronunciou o sr. engenheiro Joaquim Abranches, inspector geral da Companhia, um notavel discurso que é uma resenha completa e proficiente da accão da Companhia.

Reproduzimo-la pois na integra, pois deve a *Gazeta* arquivar tão valioso documento.

Antes de iniciar as breves considerações que vou fazer a propósito do cinquentenario da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, permita-me v. ex.^a, senhor Director Geral, que em nome desta Companhia eu saude sua ex.^a o ministro das Obras Publicas e Comunicações, que v. ex.^a não pode vir presidir por motivo de serviço - pedindo a v. ex.^a transmita a sua ex.^a estas nossas saudações e bem assim o testemunho da nossa mais alta consideração e respeito.

Em boa hora o mui ilustre Presidente do actual Governo, Estadista insigne a que Portugal já tanto deve, e de quem tanto espera ainda — confiou a importante pasta das Obras Publicas e Comunicações, á competencia, zelo e notavel senso pratico do seu actual titular, a quem v. ex.^a se dignará transmitir, tambem, as considerações que passo a fazer.

Como v. ex.^{as} sabem, comemora a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta o seu cinquentenario, ou seja o decorrer de meio seculo de trabalhos persistentes, continuos, honestos e uteis á economia da Nação, levados a cabo através de vicissitudes varias, e findo o qual todos os que nesta Companhia trabalham desde os de mais alta categoria, até aos mais humildes, se sentem satisfeitos por a sua consciencia lhes dizer que têm bem cumprido o seu

dever, e cheios de fé e entusiasmo para continuarem a trabalhar como até aqui; dentro da maior harmonia, completa de disciplina e bem compreendida solidariedade, titulos de que se orgulha esta numerosa, prestante e unida familia dos ferroviarios da Beira Alta, cuja divisa sempre foi e continua a ser «Bem servir».

Em 3 de Agosto de 1878, foi assinado o contracto de concessão da linha ferrea destinada a ligar Pampilhosa com Vilar Formoso, com 202 quilometros de extensão, nele se consignando que os respectivos trabalhos deviam ser iniciados em 3 de Novembro de 1878 e terminados por forma que a exploração começasse em 3 de Agosto de 1882.

Os respectivos trabalhos foram iniciados em Outubro de 1878, antes, pois, da data para tal imposta no contracto de concessão, mostrando assim esta Companhia, logo de inicio, a boa fé e escrupuloso rigor com que cumpre os seus contractos, o que nos seus cincuenta anos de vida jamais foi desmentido.

A adjudicataria dos trabalhos de construção da concessão de que se trata foi a «Société Financière de Paris» tendo o Estado concedido o subsidio para a construção de 25.837.579 francos, que seriam pagos em 3 prestações a saber:

a 1.^a — no fim da execução de todas as terraplanagens e obras de arte;

a 2.^a — no fim do assentamento da via;

a 3.^a — na data do inicio da exploração.

Os trabalhos iniciados foram decorrendo com toda a regularidade, sendo as terraplanagens executadas á razão de 297.734 metros cubicos por mês, de começo, e por fim á de 308.925 metros cubicos por mês, o que permitiu a execução dos seus 6.416.250 metros cubicos de terraplanagens totais, antes do periodo para tal fixado, não obstante se tratar de abrir trincheiras em granito duro e de se ter de perfurar 11 tuneis com 2.778 metros de extensão total um dos quais, o do Salgueiral em 1.104 metros.

Em 3 de Setembro de 1879, 13 meses depois de assinado o contrato de concessão da linha de Pampilhosa a Vilar Formoso, foi assinado o contrato provisorio para a construção da linha com 50 quilometros destinada a ligar Pampilhosa com Figueira da Foz, sendo o contrato definitivo assinado em 31 de Março de 1880.

A concessão era feita sem qualquer subsidio por parte do Estado, devendo a construção estar terminada ao mesmo tempo que a anterior.

Os trabalhos que foram adjudicados á mesma Empresa que tomara conta dos da linha de Pampilhosa a Vilar Formoso, foram iniciados em 10 de Agosto de 1880, tendo as suas terraplanagens com o volume de 761.000 metros cubicos compreendendo um tunel com 500 metros de comprimento avançado á razão de 37.500 metros cubicos por mês.

Esta linha estava completamente terminada no dia 31 de Janeiro de 1882, chegando a primeira locomotiva a esta cidade de Figueira da Foz no dia 1 de Fevereiro do mesmo ano.

Por concessão de 29 de Março de 1882 foi a Companhia autorizada a abrir a linha ao serviço de mercadorias em vagões completos, serviço que foi iniciado em Maio desse ano, sendo tambem, a partir de Julho, autorizado o serviço de passageiros, a titulo provisorio, até que no dia 3 de Agosto de 1882, com a assistencia dos Reis de Portugal, foi solenemente inaugurada a linha ferrea de Figueira a Vilar Formoso.

A linha ferrea da Beira Alta estabelecendo uma ligação entre o mar e a Espanha, e tendo hoje o seu troço de Pampilhosa a Vilar Formoso incorporado na linha directa Lisboa-Paris, na qual circula o comboio de luxo internacional «Sud-Express», não tinha, á data da sua inauguração, seguimento através da Espanha, por não existir a linha ferrea de

Vilar Formoso a Medina del Campo, que só veio a ser inaugurada em 24 de Maio de 1886, o que teve uma benefica repercussão nas receitas da Companhia que tiveram um aumento de 20 %.

A sua ligação com a via marítima, porém, é que lhe não deu o aumento de tráfego que era lícito esperar, por não terem sido executados no porto da Figueira da Foz, as obras absolutamente indispensáveis e que com o decorrer dos anos se tornaram cada vez de maior vulto e mais dispendiosas.

E' interessante vêr o que diz o relatorio da Assembleia Geral dos Acionistas da Companhia da Beira Alta, realizada no dia 10 de Abril de 1880 justificando o pedido de concessão da linha destinada a ligar Pampilhosa com a Figueira da Foz, que passamos a transcrever:

— «Frappés des l'origine des avantages considérables qui vendrait à notre entreprise son prolongement jusqu'à la mer, nous avons sollicité du Gouvernement la concession de la ligne de Pampilhosa à Figueira, troisième port du Portugal». E mais adiante :

— «La ligne sera construite en une année, de telle sorte que nous pourrons recevoir par l'océan et transporter sur nos propres rails toute le matériel nécessaire à l'achevement de la Beira Alta, en même temps que nous serons assuré un débouché important du commerce avec l'Angleterre et avec l'Amérique.»

Os estrangeiros que estudaram a linha ferrea da Beira Alta e o porto da Figueira sob o ponto de vista de tráfego, afirmaram o que acabamos de indicar, mas como as obras de que o referido porto necessitava se não executaram, a partir de 1886 a Companhia da Beira Alta consigna nos seus relatórios anuais distribuidos, a imperiosa necessidade de tais obras, sem que os seus clamores que são os da região central do País servida pela sua linha ferrea fossem tomados na devida consideração.

Manda a justiça que se abra uma exceção a favor do insigne Estadista que felizmente para o País preside ao seu actual Governo, e a quem saudamos com o maior respeito e admiração, o qual, como ministro das Finanças, tendo verificado as enormes vantagens que resultariam para a economia nacional a abertura à navegação do porto da Figueira da Foz, tem habilitado a respectiva Junta Autonoma com quantias importantes que permitiram a execução de trabalhos que já consentem a vinda a este porto de barcos que antes o não podiam demandar.

E esses trabalhos não têm produzido todos aqueles resultados que se esperavam, porque à referida Junta não tem sido dadas pelas estancias oficiais competentes aquele auxilio que era de esperar.

A Companhia da Beira Alta tem, por lei, um vogal seu na Junta Autonoma do Porto da Figueira e pelas informações suas é que afirmamos o que acabamos de dizer e pode ser verificado por S. Ex.^a o ministro na acta da ultima sessão da referida Junta.

Confiamos absolutamente em que um tal estado de coisas será imediatamente modificado, pelo actual e ilustre titular da pasta das Obras Publicas e Comunicações, a quem peço ex.^mº sr. Director Geral, sejam transmitidas estas considerações.

* * *

Tendo sido a linha da Pampilhosa à Figueira, construída para servir o respectivo porto de mar, é fundamental que este exista, para que o tráfego seja o que deve ser, com vantagem para a região central do País e para a economia da propria Companhia, mormente nas actuais circunstancias, em que a quebra de receitas toma proporções alarmantes.

Para o desenvolvimento do tráfego é tambem indispensável sejam construidas algumas estradas de acesso ás estações, o que esta Companhia vem reclamando desde 1884.

E' formidavel a obra da Junta Autonoma das Estradas,

mas sob a questão de vista que referimos, ainda não obtivemos o que ha tantos anos solicitamos.

Ha produtos que não têm qualquer saída, e outros que são onerados com percursos enormes, muitas vezes pela falta de alguns quilometros de estrada de ligação com estações que lhe ficam perto.

Terá chegado agora o momento de ver resolvido este assunto?

Temos fé de que assim seja.

E já que falamos de estradas, seja-me permitido chamar a atenção para o que se está passando com a camionagem que as aproveita, e que em vez de ser utilizada para, cooperando com os caminhos de ferro, melhor fomentar a riqueza nacional, está de preferencia a ser posta em oposição a este, que são um indispensavel instrumento para a economia da Nação que a esta pertencem, pois as Empresas concessionarias são mérias usufrutuarias das proprias linhas que construiram.

Ainda hoje muita gente ignora que as linhas ferreas, com todos os seus edificios e instalações, embora feitas à custa das Empresas, são pertença do Estado, nos termos da lei de 1863, e por esse facto, creio eu, se admiram que as Empresas ferroviarias apelem para o Estado, pedindo-lhe que regule os serviços de camionagem, por forma a que não sejam feridos os interesses das mesmas Empresas que são os do proprio Estado.

Ha muito que tenho a opinião que o serviço de transportes publicos utilisaodo os automoveis, deve ser regulado por meio de concessões, tal e qual como sucede com os caminhos de ferro, sendo pois objecto de inquerito publico, só aberto para aqueles que o Estado reconheça como necessarios.

Aos que objectam que ha já interesses criados, eu responderei que quando esses se criaram já outros mais antigos existiam, os dos caminhos de ferro, os quais, além de tudo o mais, estão consignados em contratos, cuja letra e espirito teem de ser respeitados.

Tudo se pode fazer, porém, á boa paz, e sem lesão de interesses legítimos e é urgente que se faça, para não deixar um mal que cada dia toma maiores proporções.

Esta Companhia, só à sua parte emprega 1.100 agentes de todas as categorias, o que representa o interesse de, pelo menos, 4 400 pessoas.

* * *

A Companhia da Beira Alta tem tido uma Administração que por todos é reconhecida como boa, o que lhe tem permitido fazer face à grave crise economica mundial, que nas suas receitas se reflete, com uma quebra em 1931, de 1.500 contos em relação a 1929, quebra que se está acentuando em 1932.

A exploração feita em moldes de uma absoluta economia sim, mas que não envergonham o País, antes contribuem com o seu quinhão, para o bom nome que lá fóra têm os caminhos de ferro de Portugal.

Seria impossivel e fastidioso em caso contrario, expôr, embora resumidamente, o que a Companhia tem feito nos seus 50 anos de existencia.

Os melhoramentos de toda a ordem estão bem patentes; novas estações, grandes ampliações de outras; ampliação e remodelação das suas oficinas que têm hoje um valor notavel; reforço da via em todo a sua extensão com maior numero de travessas e balastro de pedra, e a sua renovação em 165 quilometros, ou seja em 63,48 % da sua extensão total; aquisição de potentes locomotivas; unificação do seu material circulante para o transporte de mercadorias; construção nas suas oficinas desta cidade, de carruagens de todas as classes, que honram a Industria Nacional, para só citar as mais notaveis.

* * *

Neste capitulo de melhoramentos eu permito-me chamar a atenção de V. Ex.^a, sr. Director Geral, para dois pontos da maior importancia.

O primeiro é o que diz respeito à renovação da via.

Esta Companhia embora pelo seu contrato seja apenas obrigada a conservar a via tal como ela foi construída, isto é, com carris de 8 metros e 50 quilos de peso por metro, já renovou à sua exclusiva custa 165 quilometros, empregando carris de 12 metros e pesando 40 quilos por metro.

Livremente, pois, tem feito um trabalho importante, que hoje lhe custa à razão de 100 contos por quilometro, valorizando o que ao Estado pertence.

Com a actual crise, é evidente que a Companhia não pode continuar a proceder por forma identica.

Mas, como é indispensável continuar com um tal trabalho suspenso há dois anos por falta de recursos, e como o mesmo reverte a favor do Estado, a unica forma de se prosseguir, é o Estado tomar à sua conta a diferença do custo entre a renovação da via com carris de 8 metros, unica a que a Companhia é obrigada, e aquela que convém seja feita, isto é, com carris de 12 metros, o que é bem facil de calcular.

O segundo ponto, para o qual me permito chamar a atenção de Sua Ex.^a o ministro por intermedio de V. Ex.^a, o seguinte:

Necessita esta Companhia de carruagens para o transporte de passageiros, as quais tem feito nas suas oficinas.

Assegurando a boa conservação do material motor e circulante, naquelas boas condições que V. Ex.^a como Director Geral muito bem conhece, pelos relatórios dos seus engenheiros fiscais, podem ser feitas nas nossas Oficinas Gerais da Figueira da Foz, 6 carruagens por ano.

O que são as carruagens feitas nas nossas oficinas, também V. Ex.^a e o público o sabem bem, sendo a sua solidez e bom acabamento superiores aos de carruagens do mesmo tipo feitas no estrangeiro.

O que V. Ex.^{as} talvez não saibam porém, é que não obstante as casas construtoras estrangeiras estarem especialmente preparadas para tais construções, e as nossas oficinas não o estarem, nós construimos por preços inferiores.

As carruagens de 1.^a classe de 2 eixos custam no estrangeiro, segundo os ultimos preços que nos deram, 215 contos; nas nossas oficinas fazemo-las por 150, ou sejam menos 65 contos.

As de 2.^a classe custam no estrangeiro 210 contos e nas nossas oficinas 130, ou sejam menos 80 contos.

As de 3.^a classe custam no estrangeiro 200 contos, e nas nossas oficinas 115 contos, isto é, menos 85 contos.

Se lançassemos nas nossas oficinas a construção de 6 carruagens de 3.^a classe, de todas as mais urgentes, dispenderíamos 690 contos; se as mandássemos vir do estrangeiro, 1.200 contos.

No primeiro caso, porém, teríamos de dispendêr num ano os 690 contos, o que é materialmente impossível; no segundo caso, como as casas estrangeiras nos facilitam o pagamento em largos prazos, já é possível prever a operação.

Os inconvenientes, porém, de se recorrer ao estrangeiro, são bem notórios para a Companhia, porque compra quasi

pelo dobro o material, abstraindo da qualidade; para o País, porque deixa de se dar trabalho á mão de obra nacional.

Não quererá o Estado, que tão empenhado anda em combater a falta de trabalho, conceder-nos o credito que as casas estrangeiras nos concedem?

Creio bem que o assunto merece ser devidamente estudado.

* * *

Pelo que respeita á assistencia ao seu pessoal, também a Companhia alguma coisa tem feito.

Aos agentes e pessoas de familia é prestada assistencia medica gratuita.

Existe um Fundo de Socorros, destinado a auxiliar os agentes em casos de doença sua e das pessoas de familia, em casos de falecimentos, quando do nascimento dos seus filhos, e ainda e finalmente a fazer-lhes adeantamentos em casos de absoluta necessidade.

Está funcionando uma Caixa de Reformas na invalidez e na velhice, que põe por completo os agentes ao abrigo da miséria e cujas pensões revertem a favor de seus filhos e viúvas.

Esta mesma Caixa de Reformas vai construir casas económicas de renda baixa para moradia dos agentes e que estes podem adquirir a prestações, para o que já adquiriu em Pamplhosa o terreno para dar inicio a esta tão util obra.

* * *

Vou terminar esta minha já longa e fastidiosa exposição em que tratei de assuntos que poderão parecer descabidos numa sessão comemorativa desta natureza, mas que a mim, pelo contrario, se me afigurou util versar, visto interessarem a economia nacional.

V. Ex.^{as} perdoar-me-hão a forma como abusei da sua paciencia, atendendo a boa intenção com que o fiz.

A V. Ex.^a Ex.^{mo} Sr. Director Geral, eu peço mais uma vez a fineza de agradecer em nome da Companhia da Beira Alta, a Sua Ex.^a o Ministro, a sua delicada atenção fazendo-se representar nesta comemoração, agradecimentos que são extensivos a V. Ex.^a a quem esta Companhia aproveita a oportunidade para lhe manifestar toda a sua elevada consideração.

A todas as altas e distintas individualidades e entidades presentes, em nome da Companhia da Beira Alta endereço os meus melhores agradecimentos, pela honra que nos concederam, acedendo ao nosso convite,

A todos a Imprensa igualmente eu endereço os nossos cumprimentos e agradecimentos pelo auxilio valioso que sempre nos tem prestado, durante estes 50 anos de trabalho que hoje aqui comemoramos.

ESTE NÚMERO FOI VISADO
PELA COMISSÃO DE CENSURA

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos
Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de ferro
WESTINGHOUSE
ÉTABLISSSEMENTS DE FREINVILLE
SÉVRAN (S. & O.) FRANÇA

A CAMIONAGEM AO SERVIÇO DO CAMINHO DE FERRO E NÃO SUA CONCORRENTE

Pelo VISCONDE DE ALCOBAÇA

No numero de 1 de Agosto, da *Gazeta*, no artigo subordinado á ponte sobre o Tua e o seu acesso á estação do mesmo nome, diziamos que seria interessante citar o caso de cooperação de transportes na África do Sul.

Em virtude de uns apontamentos que podemos recolher, numa revista técnica de Londres, temos hoje a facilidade de reproduzir, algumas passagens interessantes contidas no Boletim n.º 172 da Administração Geral dos Caminhos de Ferro da África do Sul e referentes á boa e judicosa cooperação de transportes, nesse paiz novo.

O problema de coordenação de transportes merece tanta importancia na África do Sul, que o que segue é parte do discurso proferido e do relatorio apresentado, ainda ha bem poucas semanas, na Assembleia Legislativa Sul-Africana, pelo ministro de Caminhos de Ferro e Portos :

— «Referindo-me aos serviços-automóveis explorados pela administração dos caminhos de ferro, — disse o ministro no seu discurso, — desejo comparar os doze meses findos em Dezembro de 1931 com igual periodo de 1930.

Posso afirmar, que houve uma melhoria no tráfego, apesar de a distancia percorrida ter sofrido uma pequena redução de perto de 10 %.

Quanto ao numero de passageiros transportados por estes serviços, houve um aumento de 59.453 passageiros ou sejam 2.530.771 passageiros em 1931 contra 2.471.318 em 1930.

Equalmente, pode a administração geral dos caminhos de ferro da África do Sul felicitar-se com a tonelagem de mercadorias transportadas por estes serviços, acusando um acrescimo de 26.470 toneladas ou sejam 245.721 toneladas em 1931 contra 219.251 em 1930.

Nos nove meses findos em Dezembro de 1931, houve um lucro de Libras 1.700 contra um prejuizo de Libras 22.000 em 1930.

Além destes serviços fornecerem transporte para generos que se deterioram, a administração dos caminhos de ferro forneceu transporte especial para as suas estações; das colheitas de milho, aveia, lã e frutas. Em 1931, transportaram-se 167.000 sacas de milho e já este ano, ha compromissos para se transportarem 200 a 300.000 sacas de aveia.

A coordenação inteligente que se está operando em muitos paizes, entre os diversos sistemas de transporte, fazendo com que a camionagem traga novo tráfego de passageiros e de mercadorias aos caminhos de ferro, demonstra de uma maneira absoluta a possibilidade de dar a cada categoria de transporte, uma esfera de accão mais adequada aos seus fins, em lugar de se guerrearem mutuamente numa luta prejudicial á boa economia.

Ha pontos de vista muito interessantes neste sentido e se o problema em Portugal tem revestido uma certa acuidade, haverá igualmente muito a ganhar com uma nova orientação que congregasse todos os esforços dispersos e criando uma harmonia, que até aqui quasi não tem sido possivel, em vista da diversidade dos pequeninos interesses dos transportadores e emprezas individuais que pululam em todo o Paiz.

Na mesma ordem de ideias e na revista espanhola *Ferrocarriles y Tranvias* em um artigo firmado pelo Conde de Sierragorda, discute-se com superior critério a conveniencia das boas relações que devem existir entre os caminhos de ferro e os agricultores em Espanha, que deve indubitavelmente 80 por cento da sua riqueza, á fertilidade do solo.

O conde de Sierragorda tem viajado por outros paizes, com o fim de se inteirar e estudar este assunto e está convencido de que as companhias espanholas ainda se não capacitaram das vantagens a advir de uma organisação, tendente a resolver este problema de alto beneficio para as duas entidades.

No seu artigo, o conde refere-se ao empreendimento dos caminhos de ferro em França, nomeadamente ao P. L. M. e á companhia de Orleans e á maneira como cooperam com a agricultura, numa orientação mutuamente benefica.

Já em 1877 a P. L. M., organizando a distribuição de produtos quimicos necessarios aos agricultores, teve uma parte importante na luta contra a filoxera das vinhas.

Durante os ultimos 10 anos, a companhia, teve a recompensa dos seus esforços, com o aumento de 300.000 toneladas de produtos transportados.

A companhia de Orleans teve um aumento de tráfego de 650 por cento entre 1905 a 1927.

A organisação de conferencias, exposições e feiras, comboios-mostruários e a propaganda feita perante o agricultor das alfaias e utensilios que precisa para melhorar a sua exploração agricola, tem dado como resultado a gratidão da classe agricola e ao mesmo tempo tem trazido tráfego suplementar aos caminhos de ferro, evitando que o mesmo seja dado a outros concorrentes de transporte.

Consta que a Companhia do Oeste em Espanha, decidiu inaugurar agora um serviço de cooperação com os agricultores, semelhante ao que já existe nas linhas francesas.

O SÉTIMO COMBÓIO - MISTÉRIO

CRÓNICA DE DOIS DIAS ENIGMÁTICOS

Por JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR

ESTAVA um dia radioso, doirado. Pouco após as 7,30, a imponente «502», magnífica Henschel, pujante de magestosa beleza e dominadora como uma rainha do rail, encostava devagar o seu tender ao furgão já engatado à cómoda carruagem de 1.ª classe, que, com um vagão-restaurante e outra carruagem de 2.ª, formavam a composição do 7.º combóio-mistério.

A cada lado do cabeçote da locomotiva, contorcem-se dois brancos pontos de interrogação, alvinitentes sobre o fundo negro do corsel de aço. Pontos de interrogação! Quem naquela ocasião os não tem fixados na mente, naquele momento de incerteza em que, pontualmente, às 7,55, o apito do chefe da estação, a corneta do condutor e o silvo da máquina marcaram a partida!

Desaparece o combóio-enigma no túnel e começa, em velocidade crescente, a marcha para o ignoto.

Eu levava o secreto palpite de que esta viagem seria para Oeste, para as Caldas, Alcobaça, Batalha, Nazaré, Leiria, mas, quando logo ao desembarcar do túnel, metemos pela linha de cintura, reconheci mais uma vez que isto de palpites é uma das coisas mais falíveis do mundo.

Em Entre-Campos, parámos uns segundos e, depois continua a marcha com rumo ao Norte. Lezírias, margens do Tejo, terras do Mondego. Na gentilíssima Coimbra, há uma paragem mais demorada para receber um simpático jornalista, representante do *Diário de Coimbra*.

Prossegue a corrida, desta vez directa até Gaia, em marcha sempre vertiginosa, por vezes marcando 120 à hora.

Entretanto, as hipóteses de viagem para o Alentejo, Leste ou Beira-Baixa, Figueira, Beira-Alta haviam caído à medida que ultrapassavamos Setil, Entroncamento, Alfarelos e Pampilhosa.

Após um breve túnel, atravessa-se a ponte D. Maria Pia, enquanto almoçamos. Em Campanhã, muda-se de máquina.

E a marcha segue pela linha do Minho até que, em Ermezinete, se mete pela do Douro.

O encanto da paisagem aumenta sempre, o verde bronzeado dos vinhedos esmalta a paisagem, a particular beleza da região duriense acentua-se de quilómetro em quilómetro.

Depois, são as trincheiras ásperas da serra do Valongo, amenizadas mais

além com os sorrisos dorisonho vale do Soura.

Passava-se Recarei, quan-a certa altura, o combóio



...após um breve túnel... — ...atravessa-se a ponte D. Maria Pia... — ...um magote de gente desce à encosta dum talude... — Desce-se a alameda... — Na manhã seguinte às 9... — No largo da estação, vários pares dançam... — Vidago... — os œufs mollets mystérieuses... — ...Acabado o opíparo repasto... — ...paragens em chafarizes... — ...e locandas, onde o vinho verde é tentador

trava de repente e pára. Alarme em todos os rostos, que se debruçam das janelas. O maquinista salta à linha e desencrava das rodas uma bandeira vermelha, que a locomotiva colhera da via, onde se encon-

trava cravada. Em breve se explica a razão daquele sinal de paragem. Era o caso que mais adiante trabalhavam, na linha, alguns operários que, precautamente contra qualquer perigo, se haviam escudado com aquela defesa.

Tranquilizados os ânimos, prossegue a viagem. Em Paredes, o disco fechado e petardos na via impõem outra paragem.

Em Ermida, a máquina toma água e nós também, uma água cristalina, fresquíssima, deliciosa.

Próximo das 15 horas, chega-se à Régua, onde trocámos o nosso confortável comboio pela miniatura que alinha na via reduzida da linha do Vale do Corgo.

*

Um apito agudíssimo indica a continuação da viagem, viagem cada vez mais linda, pois o comboio borda a orla de precipícios em sinuosos torcicolos, subindo cada vez sempre mais pela escarpada e pitoresca margem esquerda do Corgo, perfilando-se com a encosta dos montes, virando por vezes em contra-curvas que nos mostram defronte, do outro lado dos montes, lá em baixo, dois minúsculos fios de prata à borda duma carinha de boneca que afinal é a estação junto da qual poucos momentos antes havíamos passado.

A primeira paragem desta segunda parte do percurso é em Vila Real. Poucos ficam nas carruagens, assediando um rapaz que vende água e que não tem mãos a medir para atender a todos os sequiosos. Matos Sequeira ajuda-o fazendo alguns capilés que os da sua roda muito parecem apreciar.

Outra paragem é na camiliana Samardã. Lá se vê, na encosta do monte, na margem de lá do rio, o agregado de casas escuras onde o imortal prosador começou a cruciante existência a que lustres depois, a alguns quilómetros de ali, a bala dum revólver pôs o ponto final.

Como a locomotiva desengatou para ir, metros adiante, enfiar no cano a mangueira da toma de água, salta-se à linha e enquanto um magote de gente desce à encosta do talude, a encher, numa fonte, cíntaros, bilhas e garrafas, outros, e eu com êles, dessedentamo-nos na infusa duma graciosa moçoila, soridente e cantante na fala, fala dum encanto tam atraente como tôda a subtil simpatia que dimana da rapariga. Maria se disse chamar — Maria, flor de entre as fragas, nos dizia ao coração a música da sua voz, evocando-nos as mulheres campesinas que Camilo cantou.

Às 17,17, deixa-se o comboio nas Pedras Salgadas e encaminhamos com rumo ao Parque, enquanto estrondeam nos ares amáveis morteiros e uma atenciosa cavalgada de gente local nos espera no largo da estação, em pomposa guarda de honra.

Desce-se a alameda, penetra-se no umbroso parque e chega-se finalmente ao elegante Hotel de

Avelames, onde curiosamente nos miram olinhos feiticeiros que envergonham êstes peregrinos que trazem sobre si o pó duma viagem de mais de quatrocentos quilómetros.

Após um banho reparador e indispensável, os excursionistas perdem-se em grupos pelo parque. Uma das visitas que a todos se impõe é do estabelecimento onde raparigas uniformizadas de branco nos dão a provar, em copos especiais, a água termal que repara anualmente as vísceras de centenas de enfermos.

Cai a tarde. O sol manda do alto do muro, que veda o norte do parque, um foco de luz que cintila em certo trecho dum lago paradisíaco, onde repousam barcos, e destaca, em iluminações luminosas, o brilho assetinado das comas das árvores comprendidas no beijo solar com que Febo se despede do dia.

Eu e Maurice Laumann, o hábil operador cínico, subimos às cercanias do observatório do parque em cata das últimas imagens daquele dia. Recolheu-as Laumann no seu kinamo, focando o arquitectónico observatório, ainda luminoso ao sol poucos metros acima, e enquadrado entre dois gigantes de verdura.

Descemos novamente às proximidades do hotel, onde alguns colegas regateiam com um vendedor de loiça negra. Matos Sequeira compra uma elegante ânfora, que receia não chegue inteira a Lisboa. Eu adquiro um serviço de chá, com doze peças e que tudo junto cabe na palma da mão e ainda sobra espaço.

Depois do jantar, vai-se até ao casino. Dança-se e assiste-se a um espectáculo de cinema, cinema anacrónicamente silencioso, onde revemos Anny Ondra, em *Filhas de Eva*.

*

Na manhã seguinte, às 9, está tudo na estação em amena e jocosa conversa, apenas entristecida quando se recorda, que um jornalista da excursão, ficou contorcendo-se num leito do hotel, nas torturas duma cólica hepática.

Mas uma nota alegre distrai-nos. Um gálfhofero excursionista grita prolongadamente: «Partida!» e a maioria dos descuidados passageiros, em palestra na plataforma, tomam o aviso a sério e correm em tropel para as carruagens. Riram todos quando compreenderam o logro, da inegavelmente espirituosa *partida*.

Finalmente, efectua-se a valer a largada. Mas ainda se dá, logo a seguir, outro episódio cómico.

Ficara um passageiro em terra e lá pára o comboio, à saída das agulhas, esperando o retardatário que vem a correr esbaforido.

Às 9,55 desce-se em Vidago. No largo da estação, vários pares dançam em animado bairarico.

Encaminhamo-nos para o sumptuoso «Vidago Palace Hotel» onde nos é servido um almoço primoroso e adaptado às circunstâncias e onde a idéia ferro-viária domina, não só na forma das peças culinárias, como nos nomes dos pratos onde não faltam os *Oeufs mollets mystérieuses* e o *Darne de merluche express*.

Os convivas ovacionam os promotores da Excursão, o Engenheiro Augusto Costa Murta inexcável em dedicação pelos excursionistas e hábil director de toda a viagem, a direcção do hotel, a imprensa, e finalmente o cosinheiro, que veio à sala, com o seu alvo uniforme, agradecer a manifestação.

*

Acabado o opíparo repasto, voltámos à estação e tomámos lugar nos auto-carros e eu e Laumann, no alto do tejadilho duma camioneta, local de onde os inconvenientes das queimaduras dum sol canicular e o cuidado em não batermos com as cabeças nos ramos das árvores do caminho, são compensados com a magnífica perspectiva, que dêsse ponto se gosa.

É longo o percurso. Nada menos de 160 quilómetros, que consomem seis estiradas horas salpicadas

das de inúmeras paragens em chafarizes e locandas, onde o vinho verde é tentador.

E sempre subindo montes, ladeando barrancos, espreitando precipícios, ladeando despenhadeiros, transpondo rios, descendo encostas, galgando subidas, olhando o carrancudo Marão, admirando o magestoso Gerez, atravessando matas, cortando vinhedos, roçando quebradas, entrámos finalmente na arquiepiscopal Braga, pelo lado de Peões. Por alturas de Senhora-à-Branca, cruzamos uma procissão. Passa-se a Avenida da Liberdade, chamamos às portas dos cafés da Arcada a mocidade que neles estagia, paramos breves minutos defronte da Sé e depois marchamos para a estação.

Às 20,10, parte-se para Lisboa. O jantar, iniciado logo após a partida, concluiu-se em Campanhã. Daqui, saímos às 21,30 para uma corrida louca, impetuosa, invulgar que, ao fim de quatro horas e meia, nos depõe na gare do Rossio.

Esta velocidade espantosa, esta embriaguez de celeridade, este «record» de rapidez foi o último e não menos interessante atractivo do 7.º Combóio-Mistério, maravilha de interesse, curiosidade e economia que uma iniciativa inteligente, numa hora feliz, criou.

Viagens e transportes

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro Desde 8 de Agosto de 1932, que foram feitas as seguintes alterações aos horários dos combóios a seguir indicados:

Linha de Santa Comba Dão a Viseu — Combóio n.º 55 — Efectua-se às 3.ªs, 5.ªs feiras e sábados. Combóio n.º 57 — Efectua-se às 2.ªs, 4.ªs, 6.ªs feiras e domingos, excepto nos 2.ºs e 4.ºs domingos de cada mês.

Linha do Vale do Corgo — Combóio n.º 36 — Efectua-se às 2.ªs, 4.ªs e 6.ªs feiras, só até 1 de Outubro. Combóio n.º 38 — Efectua-se às 3.ªs, 5.ªs feiras, sábados e domingos, só até 1 de Outubro.

As alterações indicadas nos aditamentos acima na parte respeitante à linha de Santa Comba a Viseu, só começam a vigorar quando a Companhia da Beira Alta estabeleça ligação aos combóios n.ºs 52 e 55 da Companhia Portuguesa.

Transporte de doentes em Caminho de Ferro Pela pasta das Obras Públicas e Comunicações vai ser publicado um decreto determinando que o passageiro que, por impossibilidade de viajar em condições normais, em caminhos de ferro, seja apresentado em maca ou cadeirinha, para

ser transportado nos furgões sempre que se dê alguma das seguintes circunstâncias:

Quando seja amputado ou apresente deformidade, que o obrigue a só poder viajar naquelas condições; quando apresente sinais visíveis de lesões ou acidentes, que necessitam de pronto socorro; quando esse transporte seja requisitado pelas autoridades que tomarem conta de qualquer ocorrência que o tenha tornado necessário ou seja justificado por doença, devendo em qualquer dos casos ser apresentado certificado médico comprovativo de que não se trata de doença contagiosa.

Estes transportes, nos furgões far-se-ão nas seguintes condições:

Cada passageiro doente pode ser acompanhado apenas por uma pessoa, ou, excepcionalmente por duas, se uma delas fôr médico ou enfermeiro.

O preço das passagens do doente e de quem o acompanhe é o correspondente à 3.ª classe. As vítimas de acidentes ferroviários que tenham de transitar em maca ou cadeirinha serão nas linhas onde se deu o acidente transportados nos furgões, gratuitamente.

Não viage sem consultar o MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL á venda em todas as livrarias do País.

O "RAIL" EA ESTRADA

A PROPOSITO DA RIVALIDADE ENTRE
A CAMINHETA E A LOCOMOTIVA

Por JOSÉ LUCAS COELHO DOS REIS

Os 3416 quilometros de via ferrea existentes no país, devem ter custado ao Estado, a acionistas e obrigacionistas, o melhor de 103.480 contos (ouro), calculando o custo de cada quilometro via, em 30 contos (ouro).

Aplicando-se a esta importancia, o coeficiente da desvalorização da nossa moeda, verifica-se sem muito trabalho, que o seu valor em escudos papel, deve andar á roda duns 2.500.000 contos «dois milhões e quinhentos mil contos!»

Se adicionarmos a esta quantia, o valor dos edificios e dependencias que fazem parte integrante do caminho de ferro, e que no fim da sua concessão que se aproxima, tem de ser entregue ao Governo pelas empresas de caminhos de ferro juntamente com as suas linhas e outro material fixo em bom estado de exploração e de conservação sem que estas tenham direito a receber a mais pequena indemnização, poder-se-ha avaliar a importancia que representa para o Estado a defesa dum dos maiores valores que a Nação possue e que numa ocasião difícil para qualquer governo, pode com vantagem servir de garantia a uma larga operação financeira, a exemplo do que já sucede na Belgica e na Alemanha.

Verifica-se portanto, que as empresas de caminhos de ferro entregam ao Estado no fim da concessão, valores que lhes custaram muitos milhões de libras, sem receberem a mais pequena indemnização. E o que entregam ao Estado as empresas de caminhetas, quando por qualquer motivo suspendem as suas carreiras? Absolutamente nada!!!

E' isto que o país necessita saber, para poder avaliar, a desigualdade que existe perante a lei, entre o caminho de ferro e a camionagem.

Não são só os valores que representam os 3.416 quilometros de via ferrea com os seus edificios e dependencias, que tem de ser defendidos.

Outros muito importantes estão tambem ligados á vida do caminho de ferro. São aqueles que estão

representados em acções e obrigações na posse do Estado e dos particulares, titulos êstes emitidos em moeda forte, num montante superior a 20 milhões de libras — Vinte milhões de libras!

E, necessario que o País saiba tambem, que o caminho de ferro com todos os seus edificios e dependencias e em geral todo o seu material fixo ficou desde a sua construção pertencendo ao domínio do Estado para todos os efeitos juridicos e que o material circulante que é composto de locomotivas, carruagens, vagons e outros artigos mais, não pode ser alienado senão para efeito de substituido — enquanto que os edificios e outras dependencias pertencentes ás emprezas de camionetas, e bem assim todos os seus carros, quer para transporte de passageiros quer para transporte de mercadorias, estão completamente livres da mais pequena tutela do Estado, podendo portanto sobre eles, os seus proprietarios fazer as operações que entenderem. A desigualdade é flagrante, entre os dois meios de transporte.

E' necessário lembrar igualmente que a concessão dos caminhos de ferro foi feita numa época em que não existia viação acelerada — e como o caminho de ferro ficava de facto com o monopolio dos transportes de mercadorias e de passageiros, as condições estabelecidas foram draconianas, figurando entre elas, uma que proibe os preços dos transportes que se fixaram serem aumentados, sem autorização do governo. A camionagem porém é concedido o direito de fixar preços.

Que desigualdade de tratamento!

O caminho de ferro, em harmonia com os contratos, não pode interromper total ou parcialmente a sua exploração — se o fizer, incorre na pena da rescisão dos contratos, perde o direito a todas as concessões, resultando do facto, o governo entrar imediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependencias, sem indemnização alguma!

Para as carreiras de caminhetas, quando suspendam as suas carreiras, não ha sansões desta natureza. Ao caminho de ferro impõe-se a obrigação de transportar toda a especie de mercadorias com a agravante ainda de uma grande parte das chamadas mercadorias pobres, serem transportadas por exigencia do Estado, por um preço irrisorio!

Ao automovel é, porém, concedido o direito de escolher as mercadorias que lhe apraz transportar e de lhes fixar os preços que entender.

A desigualdade portanto é flagrantissima — e dentro dos principios da mais elementar justiça, esta diferença deve acabar.

Ha mais ainda. O caminho de ferro possui uma caixa de reformas e pensões para todos os seus empregados, para a qual contribui por ano com muitos milhares de contos. Este encargo não existe para a camionagem.

Não fica ainda por aqui. No caminho de ferro aplica-se o regime do horario do trabalho que muito agravou a despesa da sua exploração. Na camionagem este pezadissimo encargo não existe. O condutor do carro automovel considera horas de presença e não de trabalho o tempo em que o seu carro permanece parado entre o espaço compreendido na ida e regresso da viagem.

Por outro lado, se formos a analizar qual dos dois meios de transporte oferece mais segurança, comodidade e pontualidade, reconhece-se imediatamente que as vantagens estão todas do lado do caminho de ferro. Para isso impoz-se ás empresas de caminhos de ferro a obrigação de estabelecer estações de partida com todas as acomodações necessarias para passageiros, mercadorias e empregados. Mais — todas as estações intermediarias entre os pontos extremos das suas linhas, que forem julgadas necessarias e bem assim para o serviço das localidades atravessadas pelo caminho de ferro, portos secos destinados ao estacionamento, carga e descarga das mercadorias.

Para passageiros encontra portanto o publico em todas as estações salas de espera para descansarem esperarem pelos comboios e abrigarem-se das tempestades e calor. Nos percursos e localidades servidas pelas caminhetas em concorrência com o caminho de ferro, o publico espera-as com as suas bagagens, muitas vezes debaixo de grandes tempestades, à torreira do sol e ao vento!

Nos comboios o numero de lugares oferecidos ao publico é, em regra, sempre muito superior ás necessidades, e quando a afluencia de passageiros sucede por vezes ser grande, ha quasi sempre carruagens em todas as estações em numero suficiente, para que os passageiros que extraordinariamente apareçam possam seguir aos seus destinos. Nas caminhetas não sucede assim, ficando os passageiros em terra quando não levam lugares disponíveis.

Em pontualidade, o comboio não teme a concorrência. Os seus horarios são geralmente rigorosamente cumpridos. Nas caminhetas não sucede o mesmo, sendo constantes os atrasos e interrupções nas suas carreiras, chegando muitas vezes ao termo das suas viagens depois de acidentes graves.

Pelo lado de segurança, não se pode igualar a caminheta ao caminho de ferro, os desastres pessoais são rarissimos, havendo anos seguidos em que não se regista o mais pequeno acidente no transporte de passageiros. Nas caminhetas, porém, os desastres são frequentes, não havendo um unico dia em que não tenhamos a lamentar a morte de varias pessoas e dezenas de ferimentos graves noutras.

Em comodidade o caminho de ferro suplanta muito a caminheta.

Os lugares oferecidos ao publico são mais espacosos e confortaveis e mais resguardados da chu-

va e poeira — mas para que tudo isto se tivesse conseguido no caminho de ferro, unicamente para beneficio do publico, foi necessario dispenderem-se somas colossais, na suposição que não seria consentida livre concorrência nas estradas paralelas ás suas linhas, á camionagem ou a outro qualquer meio de transporte acelerado, atendendo a que sobre o caminho de ferro incidem encargos e deveres especiais umas poucas de vezes superiores aos que sobrecarregam todos os outros meios de transporte e, apesar disso, os preços igualam-se.

Atendendo a todas as circunstancias expostas, é absolutamente necessário que o tratamento a dar-se aos dois meios de transporte seja pelo menos *em tudo igual*. E' o que os acionistas e obrigacionistas de todas as companhias de caminhos de ferro do país apenas pedem.

Não é de estranhar também, que peçamos leis especiais de protecção para o caminho de ferro, a que incontestavelmente teem direito os capitais que nos mesmos se empregaram, para valorização do País e aumento da sua riqueza.

Temos porém fundadas esperanças em que os interesses dos dois meios de transporte serão defendidos e regulados dentro dum espirito de justiça.

As pessoas que fazem parte da comissão a que se refere a portaria de 15 de Abril ultimo, são justamente consideradas justas, rectas e sabedoras.

Além disso, está na pasta das Obras Publicas, Transportes e Comunicações, um homem. Esse homem é o sr. dr. Duarte Pacheco, considerado entre todos os engenheiros, um dos mais distintos.

Novo ainda, tem dado provas de competencia e ponderação, sem deixar de ser energico.

Em toda a parte as caminhetas teem feito e estão fazendo uma concorrência temivel ao caminho de ferro, em virtude dos encargos que onera a sua industria serem muito inferiores aos daquele meio de transporte, mas lá fóra, essa concorrência começa a ser regulada no sentido dela não prejudicar o caminho de ferro e passar a ser um seu auxiliar, não só para defeza dos capitais nos mesmos empregados, como ainda por se reconhecer que o caminho de ferro satisfaz plenamente as necessidades do publico.

Na União Sul Africana, por exemplo, os caminhos de ferro designados pelas iniciais S. A. R. pertencem ao Estado e por quem são explorados.

Tendo-se começado a sentir duma forma assustadora que as suas receitas baixavam constantemente, devido á concorrência das caminhetas, o seu governo determinou, que todo o trafego de mercadorias, quando não seja feito em carros dos próprios donos das mercadorias, e bem assim o transporte colectivo de passageiros, passasse a ser feito em caminhetas e camiões por conta do Estado, em cooperação com o caminho de ferro, com o fim unico de afliuir o trafego ás suas linhas e evitar pre-

juizos incalculáveis, sem que daí resultasse qualquer beneficio para o grande Estado da União Sul Africana.

Na America do Norte, vários estados desta grande Republica como os de New-York, Kentucky, Virginia, Texas etc., acabam de publicar várias medidas tendentes a dificultar o transito de caminhetas que fazem concorrência ao caminho de ferro, nas estradas paralelas ás suas linhas. Foram criados impostos especiais de transito, fixados limites de velocidade e frequencia de carreiras. A instalação de uma carreira fica dependente de autorização que só será concedida quando se provar a necessidade urgente dessa carreira.

No nosso paiz existe alguma necessidade de se estabelecerem carreiras de caminhetas nas estradas paralelas ás linhas do caminho de ferro, tais como as que partem do Porto, de Tomar, Santarem, Caldas da Rainha, etc., etc.?

As caminhetas, como cooperadoras do caminho de ferro, podem prestar bons serviços, e com mais vantagem para a sua industria. Para isso estabeleçam-se carreiras para os seus carros, de todas as estações do caminho de ferro, para as localidades servidas pelas mesmas estações, fixando-se preços remuneradores para os seus proprietarios. Assim é que está certo.

Tudo isto vem a propósito duma entrevista concedida ultimamente ao *Diario de Notícias* pelo engenheiro sr. Carlos Santos, presidente da Direcção da Camara Sindical dos Comerciantes de Automoveis e a que já me referi nas colunas deste jornal no dia 19 de Julho ultimo.

(Do jornal *A Voz*).

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Itinerário dos vapores e comboios — Linhas do Sul e Sueste e seus ramais — Livro n.º 5 — Por este itinerário verificamos com prazer que a marcha dos comboios do Sul foi bastante acelerada.

E' para louvar, pois representa um grande beneficio para todos os viajantes, sendo digna de todos os elogios a C. P., empresa arrendatária das linhas do Sul e Sueste, que nos ultimos anos tem procurado bem servir o publico.



O ultimo dia do condenado — Encontra-se á venda em todas as livrarias ao preço de 3\$00 o drama em 1 acto. (Episodio dramático passado na Grande Conflagração Europea) cujo titulo sugestivo é «O ultimo dia do Condenado», da autoria do nosso director Carlos d'Ornellas.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas e Comunicações

Decreto n.º 21.599

Concede aos exportadores de toros de pinho para entivação de minas, com destino a Inglaterra, uma redução, por meio de reembolso de 40 por cento do imposto ferroviário cobrado pelas companhias de caminhos de ferro.



COLONIA BALNEAR DOS APRENDIZES DOS CAMINHOS DE FERRO

Não porque tenhamos conhecimento directo mas por vêrmos nos jornaes diarios, transcrevemos a seguinte noticia :

«BARREIRO, 23. — Ha dias, partiram para a praia da Costa de Caparica, onde se foram juntar aos seus camaradas do Minho e Douro, Entroncamento e Santa Apolonia, os aprendizes das oficinas gerais dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, que, a expensas da Companhia Portuguesa, ali vão fazer estagio.

Esta importantissima obra, que muitos barreirenses e ferroviarios desconhecem, foi inaugurada o ano passado, por iniciativa dos srs. engenheiros Monteiro e Mendia. No ano findo, apenas foram para aquela praia 25 aprendizes. Este ano o seu numero é de 100. As instalações onde se encontram são modelares, compondo se de duas grandes camaratas, uma sala de jantar, cozinha, arrecadações para os viveres, quartos para duches, etc., tudo armado em madeira.

Nas aludidas instalações, que são ao mesmo tempo desmontaveis, está tambem montado um magnifico aparelho da T. S. F. Ao ar livre os aprendizes recebem lições de gimnastica e praticam jogos.»



A CONFERENCIA RADIO-TELEGRAFICA

A administração das comunicações telegraficas de Espanha enviou um telegrama ao Ministerio das Colonias, pedindo informações acerca da hora a que chegam á fronteira espanhola os delegados portugueses á Conferencia Radio-Telegrafica que vai realizar-se em Madrid, em principios de setembro. Os srs. engenheiros Ernesto Navarro, Paiva de Carvalho e Mario Barata da Cruz, que representam as administrações coloniais na Conferencia, partiram já para aquela capital.

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro»

ENCONTRA-SE Á VENDA

— EM —

TODAS AS LIVRARIAS DE LISBOA

A' TABELA

XIII

UM RELATORIO...

Por ARMANDO FERREIRA

JÁ a *Gazeta* se referiu pela pena autorizada em assuntos ferroviários do engenheiro Fernando de Souza, ao Relatorio da Direcção Geral dos Caminhos de Ferro, referente ao quadriénio 1927 a 31.

Também o *Relatorio* mereceu a nossa atenção, sob aspectos completamente diferentes dos do nosso director.

Um *relatorio* é quasi sempre um documento macudo, com um fim em vista, e destinado a merecer dos jornais duas linhas nas *publicações diversas* com o classico *recebemos e agradecemos* ..

O *relatorio* da Direcção Geral é um volume. Perto de dois centos e meio de largas páginas, num riquíssimo papel, *couchet* não só para as gravuras, mas para o texto. E' um livro caríssimo com certeza; uma luxuosa edição.

Encerra elementos interessantíssimos a par de ridícula documentação, para encher, o que, com papel tão bom, não é lisongeira prova de bôa administração financeira.

Por exemplo, no Capítulo consagrado á *Exploração* ha 26 páginas a detalhar as tarifas, alterações, aditamentos e avisos postos em vigor desde 1927, índice sem interesse num relatorio tão interessante como este é; o mesmo em respeito aos mapas da rectificação da taxa das remessas do Carvão Mineral, expedidas pela The Match and Tobacco Timber Supply Cº ..

A descriminação das verbas pedidas e liquidadas pelo Serviço do Fundo Especial é, apesar de longa, mais curiosa porque se pode encontrar a mais extraordinaria disparidade e mistura de lançamentos; por exemplo, par a par, uma verba de 220\$00, outra de 448\$00 outra logo de 2131 contos; no mesmo saco o processo para a instalação de uma lampada electrica por 100\$00 e a remodelação e ampliação das instalações electricas para força motriz e iluminação dos serviços de Porto, Campanhã, Ermezinde, Contomil, orçada em 1.123 contos, e, é claro, aguardando oportunidade, porque a Direcção Geral é parca no conceder.

A Divisão de Material, Tracção e Serviços Electricos, tambem consome uma duzia de largas laudas a registar com minucia as provas hidráulicas efectua-

das dia a dia... o que não tem interesse e se podia resumir no quadro da pagina 133; as experiências de funcionamento dizem-nos, em outras tantas páginas, que a locomotiva 309 no dia 22 do 12 de 1928 foi experimentada, o mesmo sucedendo em outros dias a cerca de 671 locomotivas...

Mais interessantes, sem dúvida, os quadros de tráfego nas diferentes linhas, quer de passageiros quer de mercadorias, e as conclusões relativas á receita líquida por trem quilometro. Mais uteis, sem dúvida e interessantes que o numero de choques, paragens em plena via, engates partidos, ou o numero de ofícios recebidos e enviados pelas diversas secções...

Estas anotações procuram chamar a atenção para um vício português, nascido da burocracia inveterada: o tempo que se perde a elaborar, a detalhar essas minúcias sem utilidade para ninguém. Como prova de trabalho? Mas quem duvida do zêlo e aplicação e esforço dos denodados funcionários do Estado? Mas não basta, por exemplo, o capítulo V da divisão de construção, com considerações preliminares cheias de bom senso, de inteligência e uma vasta obra rial, evidente, de engenharia, para provar o trabalho de todos? O mesmo se pode dizer da parte referente á *secção de estudos*.

Nestes *capítulos* o Relatorio merece realmente *couchet* .. E chega-se agora, nesta rápida despretenciosa e ligeira análise, á conclusão das conclusões, á mais interessante afirmação do *Boletim*, que o justifica, que é como o sagrado *mot d'ordre* da sua publicação: «Mostra-se que o preço da execução das linhas ferreas feitas directamente pelo Estado, em regime de empreitadas, regulam por metade das executadas pelas Companhias concessionárias». — Excluindo o atropelamento gramatical a afirmação tirada dos números apresentados é gravíssima para a administração das diversas companhias! A nós custa-nos a crêr que tal suceda, e embora não sejamos daqueles que ainda julgam o Estado perdulario administrador, também não crêmos na sua extrema virtude a ponto de economizar 50% sobre as administrações particulares. Mas o facto é que de 6 quilómetros de linhas novas, construídas pelo Estado em 1927, em 1931 construiu 150, atingindo o maximo do seu trabalho construtivo, enquanto as Companhias de 26 quilómetros naquele ano conservam quasi a mesma parcimonia construtiva ou mesmo uma ligeira diferença para menos.

Parece neste caso que as Companhias é que estão seguindo o ajuizado parecer da Divisão de Construção da Direcção Geral, quando escreve que «é de elementar prudencia não se empreender construção de novas linhas cuja eficiencia não esteja assegurada».

E o mapa que a *Exploração* apresenta comparamndo a receita líquida por trem quilometro nos anos de 1927 a 1930, demonstra que de ano para

ano os numeros diminuem em qualquer companhia, duma forma a causar apreensões ás respectivas administrações...

Em resumo, o relatorio, esbulhado de muito papel que só interessa á propria Direcção Geral, contém valiosíssimos elementos para o estudo do passado, presente e possivelmente do futuro dos caminhos de ferro.

Por todos os lados demonstra que da D. G. C. F. fazem parte ilustres e sábedores engenheiros, honra de Portugal, e não menos ilustres burocratas para as minudencias do costume...

Mas tudo e todos tem a sua aplicação.



O QUE TODOS DEVEM SABER

IMPOSTO DO SÉLO

Por ser muito importante inserímos a seguir as alíneas do art. 141. da nova lei, que a todos interessa

«Esta taxa é devida pela pessoa ou entidade que cobrar o preço da transacção ou do serviço prestado, sendo obrigatoria a passagem do respectivo recibo em relação a todas as transacções ou prestações de serviço que se efectuarem, de importancia superior a 200\$00.

«Tratando-se de importancias inferiores, o recibo será obrigatoriamente passado nos seguintes casos:

«a) Quando seja exigido pela pessoa que efectuar o pagamento;
«b) Quando a transacção ou prestação de serviço não seja satisfeita de pronto».

«Consideram-se tambem recibos para a incidencia desta taxa as declarações de «vendas a dinheiro, vendas sem lançamento, liquidado, vendido, pago, lançado a crédito, nota» ou «aviso de crédito» ou quaisquer outras equivalentes apostas em contas, facturas, titulos ou obrigações de dívidas.

«Os recibos inferiores a 10\$00 são isentos».

UM DECRETO DE AMNISTIA PELA PASTA DA GUERRA

Pela pasta da Guerra foi publicado no «Diário do Governo», o seguinte decreto de amnistia:

«Passando no dia 26 do corrente, o aniversário da tentativa sedicosa que visava a prejudicar a marcha regular do ressurgimento da Pátria, iniciado sob os auspícios do movimento nacional de 28 de Maio de 1926, a qual foi, prontamente, sufocada com o patriótico concurso das forças dos Exercitos de Terra e Mar, e desejando o Governo da República, comemorando aquela data, relevar algumas infracções de disciplina, cometidas por aqueles que, com o seu espírito patriótico e disciplinado, concorreram para a sufocação rápida da tentativa sedicosa referida, bem como para a repressão dos movimentos revolucionários que tiveram eclosão nos arquipelagos da Madeira, Açores, e em algumas províncias do nosso império colonial, no ano de 1931;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2 do artigo 2.º do decreto n.º 12.740, de 26 de Novembro de 1926, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15.531, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos ministros de todas as repartições: Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º—São amnistiadas as infracções de disciplina e seus efeitos, que hajam sido cometidas até á data deste decreto, pelos oficiais e praças de pré dos exercitos de Terra e Mar, que tomaram parte na repressão da tentativa sedicosa que teve o seu inicio em Lisboa no dia 23 de Agosto de 1931 e dos movimentos igualmente sedicosos que, no mesmo ano de 1931, tiveram lugar nos arquipelagos de Madrid, Açores e em algumas colônias do nosso império colonial.

Art. 2.º—São exceptuadas da aplicação da amnistia referida, no artigo antecedente, as infracções disciplinares previstas nos numeros 13, 14, 16, 20, 24, 27, 28, 39 e 40 do actual Regulamento de Disciplina Militar, as equivalentes dos regulamentos anteriores e as penas de multa por falta ás revistas de inspecção.

Art. 3.º—A aplicação da amnistia por infracção de disciplina deve ser feita «ex-oficio» pelos comandantes, directores e chefes de unidades e estabelecimentos onde estiverem arquivadas as folhas de matrícula dos individuos abrangidos pela amnistia.

Art. 4.º—Fica revogada a legislação em contrário.

LINHAS ESTRANGEIRAS

POLÔNIA

Segundo o «Kurje Codzienny», a Companhia Caminhos de Ferro Franco-Poloneza obteve 200 milhões de francos por conta da segunda emissão de titulos. A construção da linha Silesia-Gdynia vai ser acelerada e nela trabalham 8 mil empregados.

EST.ºS UNIDOS

As empresas ferroviárias começam a empregar vagões com caixa cilíndrica ou em forma de deposito para o transporte de mercadorias em pó. A carga e a descarga efectua-se mecanicamente por meio de aspiração, trabalho que é feito rapidamente.

BRASIL

Para impedir o tráfego de comboios nas linhas da Central do Brasil, os revoltosos de São Paulo dinamitaram a ponte do Alto, sobre o rio Parahyba.

Esta ponte fica justamente na divisa dos Estados do Rio de Janeiro e S. Paulo e está situada no quilómetro 219,335, entre a estação de Engenheiro Passos e o posto telegráfico Engenheiro Bianor.

— Foi aprovada a revisão feita no orçamento, pelo decreto de 21 de Junho de 1929, relativo á construção de um triangulo de reversão e aumento de linhas, na estação de Ijuhy, ramal de Cruz Alta a Santo Angelo, da rede do Rio Grande do Sul.

ARGENTINA

O governo argentino determinou que os vencimentos do pessoal ferroviário reformado, não sejam pagos fóra do território nacional. Esta medida vem afectar muitos empregados ingleses que ao aposentar-se vão residir para Inglaterra.



LINHAS PORTUGUESAS

Caminhos de Ferro

Em cumprimento do acordo do tribunal arbitral, de 5 de Julho findo, à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses entregou nos cofres do Tesouro a importancia de 2.284.690\$79, quantia esta correspondente a uma prestação do pagamento de materiais de consumo corrente que aquela Companhia recebeu quando do arrendamento das linhas do Estado.

QUESTÕES ECONÓMICAS

A DESORDENADA E DESIGUAL ACTUALIZAÇÃO DE VALORES COMO CAUSA EFICIENTE DO DESIQUILIBRIO ECONOMICO E FINANCEIRO

Pelo Eng.^o Agronomo FRANCISCO PALMA DE VILHENA

SEM que se imponha a toda a gente, as precisas e necessarias investigaçõs acerca das causas, pelo menos as mais dominantes, que alteraram profundamente a economia nacional; sem que haja a exigencia de profundas e demoradas lucubrações de espirito, sobre tão momento e interessante assunto, a todas se ostenta, para todos é bem visivel, essa desorganisada distribuição de riqueza, essa conquista imoderada de valores para *o salve-se quem puder*, que consigo transportam o estonteamento geral, como prodromo preparatorio quando das grandes e sempre desgraçadas catastrofes que, por vezes, afectam as sociedades.

Perante a mais ilusorias e fantasticas prespectivas d'uma riqueza ficticia, tão largamente exibida entre nós por um papel apenas representativo de valores variados, que não é rigorosamente *moeda papel* nem *papel moeda*, vamos nós caminhando atravez do tempo e do espaço, numa marcha de desconhecido destino, sem sabermos, portanto definirmos para onde e para quê.

*

Não é preciso vêr muito, nem pensar bastante, para ter a sensação material e palpavel desse prurido de actualização que se tem manifestado em todos que vendem; em todos que teem valores efectivos para troca contra o papel representativo desses montes de escudos virtuais que, mesmo assim, infundem em todos os espiritos a noção duma tão valiosa como incerta riqueza.

E' principio fundamental em economia politica, que a quantidade de moeda em circulação, deverá ser proporcionada á movimentação de valores e, portanto, na razão directa de maior abundancia destes, quer para o comercio interno, quer para a sua exportação para outros paizes.

Essa proporcionalidade, porem, carece de uma ação reguladora do Estado, compreendida e estabe-

lecida com o preciso conhecimento da situação economica, na qual se defina e precise todo o movimento da riqueza criada e daquela que sucessivamente se vá produzindo e desenvolvendo.

E' evidente, que a fixação do valor venal de cada producto obtido, intimamente relacionado está com o quantitativo da moeda existente, cabendo portanto, a cada objecto em transação, um determinado numero de *unidades moeda*. Cresce a producção, sem aumentar a moeda, menor numero de unidades caberá a cada objecto vendido. Cresce a moeda, sem aumento de producção, será, pelo contrario, mais subindo o numero dessas unidades que servirão para a troca dos generos ou artigos produzidos.

E assim se realiza a retribuição do trabalho, na dependencia do seu aumento ou diminuição, em relação com a quantidade de moeda em existencia. Esta é a inalteravel consequencia das mais basilares leis economicas, em que a lei geral da oferta e da procura teem uma ação e efeitos precisos e dominantes.

Esta tendencia, absolutamente natural, da distribuição de *valores moeda*, em que a actualização superintende para o justo e necessário equilibrio na repartição da riqueza em que eles são referidos, mostra-se, evidencia-se, duma forma tão frisante, em todo esse decorrer agitado da vida economica nacional, desde que circunstancias diversas arrastaram os governos para a necessidade de sucessivos aumentos da nossa circulação fiduciaria.

Actualizaram-se os salarios na sua grande maioria; actualizaram-se os preços das produções agricolas, das produções industriais e de todos os artigos necessários á existencia e a todos os meios de conforto e comodidade humana; actualizaram-se os proventos em todas as profissões livres, como a dos advogados, medicos, padres, engenheiros etc. Não se realiza, porem, essa actualização em todas as retribuições, em todos os valores trocados, exagerando-se antes desmedidamente nalguns, onde leis repressivas especiais, poderiam fazer já sentir os seus beneficios, uteis e morais efeitos.

Daí o desequilibrio, cada vez mais acentuado na vida economica e financeira do Paiz. Não actualisou o Estado ainda, as suas receitas, provenientes dum imposto honestamente distribuido; mas sem um cíadistro perfeito de toda a propriedade e de toda a industria exercida, não o poderá fazer. Não actualisados foram tambem alguns dos seus precisos e indispensaveis encargos, taes como os juros da dívida publica, pensões vitalicias, vencimentos da maior parte do funcionalismo publico, etc. E, como para que o Estado possa, com auctoridade, actualisar o que recebe, tenha de actualisar o que paga, será este que falta proceder á actualiseração já verificada por todos que produzem, por todos que trabalham, por todos que comerciam.

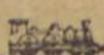
E, como maiores martires e victimas, aparecem todos aqueles que, tendo colocado os seus capitais, em natureza, recebendo o juro da lei, ou *fora da lei*, adormeceram com o valor de 1000 e acordaram tendo apenas o valor de 100!

Não carece, pois, demonstrar-se que ninguem encontraria maiores dificuldades na vida, do que aquelas que tinha antes da guerra, quando os seus rendimentos, de qualquer proveniencia, fossem actualisados. na proporção do custo actual da vida, em média de 1 para 20.

E como tão errados são os calculos aritméticos que por aí correm, confundindo o valor do antigo conto de réis, ou mil escudos, em 1919 por exemplo, com o que esse conto tem na actualidade!

Mas se circunstancias imperiosas, de vária ordem conduziram o nosso Paiz para a situação actual, seja, pois, o Estado que complete a obra dessa actualização, unica entidade que falta cumpril-a para que manifestada seja a aproximação do nosso equilíbrio económico.

É assim e com o necessário e simultaneo impulso dado a todas as actividades productivas, que poderemos caminhar para a situação bem ambicionada, de começar essa já falada deflação da moeda papel, restringindo-a então á sua justa proporcionalidade com a circulação de valores.



PORTUGAL E ESPANHA

MADRID, 26.— O Ministerio dos Negocios Estrangeiros forneceu á Imprensa a seguinte nota oficial:

«Os governos de Espanha e de Portugal, com o fim de se evitarem os prejuizos que podia ocasionar a alteração das disposições referentes, aos passaportes, entre ambos os países, resolveram prolongar até o fim do proximo mês de Setembro o regime que tem vigorado até agora, para a passagem, na fronteira hispano-portuguesa, dos cidadãos de ambos os países.

Pouco antes, o embaixador de Portugal conferenciara com o sr. Luiz Zulueta, ministro dos Negocios Estrangeiros sobre o assunto.»



CAMBIOS

CHEQUE SOBRE	Compra	Venda
Londres	109\$80	110\$20
Paris	1\$24,2	1\$24,7
Madrid	2\$54,8	2\$55,7
Nova Iorque	31\$70	31\$81,5
Zurich	6\$15,8	6\$18
Roma	1\$62,5	1\$63,1
Bruxelas	4\$40,2	4\$41,8
Amsterdão	12\$76	12\$80,6
Berlim	7\$54,3	7\$57,1
Praga	\$93,6	\$93,9
Rio de Janeiro	2\$43	2\$43,9
Libra Ouro	151\$70	—

REVISTA INSULAR E DE TURISMO

Está publicado mais um numero da "Revista Insular e de Turismo" numero comemorativo ao V Centenário do Descobrimento dos Açores.

Contem este numero 48 páginas de escolhida colaboração dos srs. general Francisco Soares de Lacerda Machado, dr. Manuel V. de Armelim Junior, capitão Rodrigo Alvares Pereira, dr. Armando da Cunha Narciso, António Ferreira de Serpa e Carlos d'Ornelas.

Insere tambem mais de cem gravuras de açoreanos ilustres e paisagens das nossas ilhas, além de uma interessante reportagem sobre a vida do falecido ex-rei de Portugal sr. D. Manuel com bastantes gravuras.

Publica a "Revista Insular e de Turismo" uma desenvolvida comunicação aos seus assinantes, anunciantes e amigos dizendo que com o próximo numero 48 terminará a sua publicação.

A propósito do nosso falecido director Mendonça e Costa diz a referida Revista palavras de justiça que bem merecidas achamos áquele exemplo de trabalho e de dedicação.

Dr. Augusto d'Esaguy

CLÍNICA MÉDICA

Assistente livre da Cadeira de Sifilografia
da Faculdade de Medicina de Lisboa

DOENÇAS DA PELE E SÍFILIS
CONSULTÓRIO: || RESIDENCIA:

Rua do Mundo, 84-2.º || Av. da Republica, 33-r/c.
Consultas das 14 ás 17 horas

TELEFONE: 21485 LISBOA TELEFONE: NORTE 1940
Preços de Policlinica a todos os assinantes desta revista

HA QUARENTA ANOS

(Da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* de 1 de Setembro de 1892)

Exigencias fiscaes

Tem-se discutido muito na imprensa, nos ultimos dias, o inconveniente dos rigores alfandegarios exercido pela guarda fiscal com os passageiros entrados do estrangeiro no nosso paiz.

Na actual epocha em que a entrada de banhistas hespanhóes é um elemento de prosperidade para a maior parte das nossas praias e estações d'aguas, tudo que concorra para prejudicar essa corrente deve considerar-se um ataque á prosperidade do nosso paiz.

Attrahir ao nosso paiz o maior numero de estrangeiros tem sido sempre o empenho de todas as nossas linhas ferreas, traduzido, já em variedade de serviços combinados de bilhetes directos, de ida e volta, circulatorios, temporada de banhos, etc.; já por meio de importantes reduções, como nos serviços de banhos em que estas attingem 70 por cento, já, no que se refere aos passageiros mais do centro da Europa, estabelecendo o comboio *Sud-express* que annualmente custa uma respeitável verba, e o expresso do Porto a Medina, em combinação com aquelle, em que tambem as linhas do Douro e Salamanca dispendem importante quantia.

Para conseguir que o nosso paiz seja o caes da Europa nas relações d'esta com a America, grandes teem sido os sacrificios que temos supportado, e graças a elles, á perseverança de todos que pôdem influir para a resolução d'este problema, as nossas prais, no verão e outomno, os nossos portos na primavera e inverno vão sendo preferidos; aquellas, pelos

nossos vizinhos hespanhóes; estes, pelos passageiros que embarcam para alem-mar.

Pois tudo isto, toda esta somma enorme de sacrificios, de tentativas abortadas, de corajosas investidas, de lisongeiras victorias alcançadas, ficam quasi anniqu ladas, são, pelo menos, prejudicadas em grande parte pela desagradavel impressão que o passageiro recebe ao ter que sujeitar-se ás rigorosas buscas que, na sua passagem, são feitas a quantos volumes, ainda os mais pequenos e insignificantes, constituem a sua bagagem, sem exceptuar os seus proprios fatos.

Quem estas linhas escreve atravessou differentes fronteiras europeas levando na bagagem, primeiramente uma caixa de charutos portuguezes que o acompanharam em parte da digressão; depois, da Suissa em deante, aquelle fornecimento extinto, foi substituido por um cento de charutos suissos.

Em nenhuma das fronteiras lhe foi feita a menor observação, visto que se via claramente que aquelle abastecimento era para uso pessoal do seu portador.

Nas fronteiras suíssas e nas italianas faz-se mais: pergunta-se ao viajante se traz alguma coisa para manifestar aos direitos, e a todos os que respondem negativamente dá-se livre pratica, com todas as atenções.

Compare-se este processo com a revolta que dentro de qualquer malla praticam as mãos só ultimamente enluvadas (e nem sempre) de qualquer guarda portuguez, revolta em que, repetidas vezes o temos visto, não escapam de ser amarrodados os vestidos das senhoras, abertos os menores estojos, etc., e dir-nos-hão porquê muitos viajantes á primeira vez que aqui veem nos chamam selvagens, e á segunda em que poderiam vir, fogem do nosso paiz horrorizados.

Tanto é o empenho que as nossas vias ferreas teem feito em que os banhistas hespanhóes gozem de todas as facilidades no nosso paiz, que ainda no serviço d'este anno, tendo-se reconhecido que o trajecto por Alfarellos para os que se dirigem ás Caldas e á Nazareth era incommodo, por obrigar a uma espera, em Alfarellos, de algumas horas, foi esse itinerario

CONTOS AMARGOS DA GUERRA

Por CARLOS D'ORNELAS

(Continuação)

atirados por nós e pelos nossos inimigos, o destemido soldado e valente guerreiro, aproveitando os seus ultimos e já fracos momentos, desenhava ainda no seu espírito aquele seu lar soecgado a que ele fôra arrancado para se bater pelos interesses de outros; aqueles momentos felizes que na maioria das vezes consistia em mourejar o pão de cada dia para sustentar os seus; aquele Domingo de Páscoa em que o amar-

gurado jantar de lágrimas anunciaava a destruição de um lar feliz e por fim aquela capelinha d'aldeia cha mando os fieis á missa das 5 da manhã, onde António se fazia conduzir aos domingos com o costumeado fato domingueiro, espreitando os gestos do pregador que de bons conselhos fez leais soldados cheios de nobreza e valentia.

As dôres resultantes dos ferimentos faziam com que António cada vez mais se curvasse e a falta de sangue cada vez mais se fazia sentir, enfraquecendo aqueles pulsos valentes.

Num repente vê-se que António, o 166, tinha os olhos fitos numa fotografia que era do filhito, e sem forças para chorar se revolvia naquele terreno, que não sendo o seu, era o terreno da morte, daquela morte que tanto se espreguiçou contando minutos sem fim, e arrancando aquele desgraçado pedaços de alma portuguesa como pedaços de carne nos arrancavam aqueles malditos arames farrapados e pedaços de ferro envenenado. Assim ele que já não pertencia á sua terra,

á sua mulher, ao seu querido filho e a nós, aos portugueses, rolou para sempre, manchado de sangue, daquele sangue generoso dos homens que sabem vencer nos seus actos de heroísmo, mas que não podem vencer a dôr cruel pelo amor dos seus, dôr que sempre nos acompanha á sepultura.

E enquanto na sua aldeia de casinhas tão brancas como a neve, um dia lindo de sol creador se anunciaava com alegria, uma alma se entregava a Deus longo da Pátria querida, consciente do dever cumprido, mas maldizendo cheia de saudades a sorte que lhe desfazia o lar e deixava um filho sem pai.

FIM DO CONTO

VESTIRAM-ME DE COTIM

transferido para Lisboa, sem que, embora o percurso fôsse maior, se augmentasse por isso o preço dos bilhetes.

Pois essa facilidade que foi dada com o fim de contentar os banhistas vizinhos, ainda mais os descontentou, porque das Caldas acabamos de receber queixas violentas de uma familia que de Badajoz chegou a Lisboa ás 6 horas da manhã e devia seguir ás 7, a qual não teve tempo para descansar nem para tomar uma chavena de café, porque a hora de paragem na estação foi toda invertida em exame minucioso das suas bagagens, dando-se a agravante de que já em Elvas esse exame havia sido feito.

Um cavalheiro d'essa familia pergunta-nos como se explica que depois de um rigoroso exame em território português, se não tenha posto nas mallas um signal de que esse exame fôra feito, para as livrar de nova revista, ou se acaso já é crime para os estrangeiros comprar qualquer coisa dentro de Portugal e trazel-a na malla até Lisboa.

Responder-lhe-hemos ao segundo ponto que nem é crime nem é possível porque nas nossas estações, que o nosso interlocutor passou de noite, nada mais se vende do que agua e algum fructo ou detestavel bolo, e enquanto ao primeiro ponto não encontrámos explicação senão o gosto terrível, sceptico que as instuições portuguezas tem regularmente de se tornar insuportaveis.

Vamos assim, que vamos bem; a estatística da entrada de viajantes estrangeiros irá diminuindo e não faltará quem atribua este facto a causas diferentes sem se lembrar que estão ali n'aquelles guardas mal encarados, sedentos de ver delinquentes nos passageiros mais inocentes que tem o arrojo de trazer 50 grammas de tabaco *escondido na algibeira*, os phantasmas atterradores que afugentam os nossos visitantes.

Congresso dos caminhos de ferro

Segundo notícias de S. Petersburgo, foi inaugurado no dia 20 o Congresso dos caminhos de ferro, proferindo o discurso

inaugural o ministro das estradas e correios, fazendo referencias muito amáveis á França. O delegado frances fez depois um entusiastico elogio dos administradores e engenheiros russos, levantando vivas ao imperador.

O Congresso elegerá seu presidente o general russo Petroff.

O ministro dos correios offereceu n'essa noite uma *soirée* aos congressistas, em numero superior a 200 estrangeiros, achando-se só dois portuguezes, os srs. Guerreiro e E. da Silva.

A secção russa da Comissão Internacional do Congresso, dos caminhos de ferro de S. Petersburgo começou a publicação de um boletim das suas sessões, com o fim de dar aos delegados as informações necessarias sobre o andamento dos trabalhos e destinado a servir de supplemento quotidiano ao jornal «*Géleznodorynoé Délo*», orgão da secção de caminhos de ferro da Sociedade Imperial Technica da Russia.

O programma do boletim é o seguinte :

- 1) Informação sumaria dos assumtos e debates das sessões.
- 2) Programma dos assumtos a examinar e das excursões a fazer.
- 3) Nota das excursões realizadas.
- 4) Diferentes informações uteis aos delegados.

A falta de espaço obriga-nos a adiar para o proximo numero a publicação do resultado das sessões já realizadas.

Não viage sem consultar o MANUAL
DO VIAJANTE EM PORTUGAL á venda
em todas as livrarias do País.

A CIDADE DE "PAULONA"

AINDA está, certamente, na memória de todos os portuguezes a balburdia incomparável que foi a mobilisação de Tancos — a cidade de *Paulona*, por alguns humoristicamente chamada.

E o caso é que ficou gravada nos *anais da historia da mobilisação* a malfadada *cidade*, a maior parte da qual constituida de barracas de lona, esqueletadas de paus, que custaram bom dinheiro ao Estado.

Naquela enorme extensão de terreno não faltou, repito, o pau e lona, que originou o chamarem aos vastos campos de Tancos a *Cidade de Paulona*.

Ora, esta cidade, tem uma história muito cumprida e seria necessário remexer muitos papeis, compul-

sar muitos livros e interrogar centenas de pessoas para, no final se chegar á conclusão de que tudo aquilo .. foi não há duvida, um grande negocio!

Homens, mulheres, creanças, policias fardados e á paisana, *chauffeurs*, carroceiros e militares, com ou sem graduação, todos se *governaram*, nas boas graças, á sombra daquela *pepineira* ridicula, mesmo indecente.

Um pouco de historia, porém.

Era, então ministro da Guerra o sr. Norton de Matos, hoje general do nosso exercito.

Estou a ve-lo a cavalo, no final daquelas *estrondantes* manobras, ladeando o dr. Afonso Costa, a passar revista ás tropas, em exercicio.

Foi o general e o seu governo que arranjou aquela magnifica *passagem de verão* para estafar os pobres *cassanhos*, que tinham as rações aumentadas, com uma boa percentagem de poeira.

Ainda me recordo, quando fui apresentar-me aos Serviços Administrativos do Quartel General, para onde havia sido requisitado como

amanuense, de toda aquela desmantelada feira...

Fugi daquelas barracas doentes e aluguei, a preços modicos, um quarto num pequeno e antigo casebre, proximo do Q. G., e cujo proprietario se distraía a ver o movimento constante daqueles exagerados exercicios, os quais não serviram, sequer de honra e de proveito para os portugueses e nem dos aliados ingleses!

Foi em Tancos que as nossas tropas começaram a aprender a passar necessidades, dentre elas a fome, que é das peores.

Se bem me lembro, depois de certo oficial superior (S. M.) ter mandado abonar a determinada unidade de infanteria, uma grande porção de latas de sardinha inutilizadas, (1) as respectivas praças tentaram, e com razão, um levantamento de rancho.

(1) As latas de conserva conheciam-se, quando estavam estragadas, pelo levantamento da tampa de folha da parte superior, que dava a impressão de estar a lata assoprada.

(Continua)

ECOS & COMENTARIOS

Por SABEL

ALTO!...

A propósito de um artigo que publiquei o mês passado na «Gazeta», alguns jornais transcreveram alguns períodos do mesmo artigo, claro os que mais lhes interessaram para poderem fazer a sua política.

Depois dessas publicações apareceram outros uns «ecos e comentários» e uns «diz-se» ou «consta» que muito deixaram a desejar por que inclusivamente desceram ao ataque pessoal, não ao autor do artigo mas às pessoas que aqui trabalham e pelos quais eu e nós temos uma grande admiração.

Que nos ataquem politicamente com bases seguras, vá, agora que desçam ao ataque pessoal e se metam com a vida particular de cada um, isto é que já deixa de ser boa política e passa a ser outra coisa que me abstendo de classificar.

O que vai em nossa casa é conosco e não com os das redacções ou administrações dos jornais.

Se quisessemos atacar tinhamos muito por onde, mas a nossa vida não nos permite fazê-lo e a nossa maneira de pensar é completamente diversa.

Quando tomei pulso livre nesta redacção entendi, de acordo com os que aqui trabalham que a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» não podia ser uma revista única e simplesmente para falar dos caminhos de ferro, mas sim para desenvolvimento dos assuntos mais importantes, tanto económicos e financeiros, como o do turismo no nosso país e fomentá-lo, tratar também do desenvolvimento de várias indústrias, mas tudo dentro da boa ordem e disciplina, demonstrando desassombradamente e não encapotadamente a opinião, parase poder fazer ver a quem nos lê, que se exprime com critério e não com manha.

Por este motivo nós nunca vamos vasculhar as gavetas da comoda, procurando papéis velhos e roupa velha como quem procura um testamento para depois, com base ou sem ela atacarmos as pessoas em todos os pontos que nos apetece.

Portanto que certa imprensa fizesse os comentários que mais lhe convinha ao artigo publicado, está certo, agora que outros se aproveitassem da ocasião para levantar a cabeça e sacudir a mobília é que não está certo.

E' muito mais conveniente fazerem alto...

O AUTOMOBILISMO DA MORTE

ASSINADO pelas Iniciaes B. C. publica o nosso brilhante colega «O Comercio do Porto» um interessante artigo que suponho ser da autoria do seu ilustre director sr. Bento Carqueja, do qual transcrevo alguns interessantes e curiosos trechos.

Falando do automobilismo diz:

«São numerosos os automóveis particulares e os de praça; numerosos são também os automóveis para transportes colectivos, irradiando de muitos pontos do país para os centros mais populosos.

Este acentuado desenvolvimento do automobilismo cria novos elementos de riqueza, é certo; mas reclama também que se adoptem providencias, a fim de que o automobilismo seja um elemento útil e para que se suprimam, o mais possível, as consequencias nefastas que ele possa trazer consigo.

«Queremos referir-nos, principalmente, ás providencias reclamadas pelos excessos cometidos na prática do automobilismo, nessas estradas e nessas ruas, dando origem a sucessivos desastres, alguns deles fatais.

Neste, como em outros problemas da vida social, é indispensável vêr ao longe e adoptar, desde já, providencias para não haver necessidade de, mais tarde, lançar mão de recursos extremos.»

Já nesta Revista temos chamado a atenção para que as entidades competentes adotem medidas energicas para pôr termo a este descalabro, com que os «chauffeurs» andam derrubando em media um canhieiro por cada duas horas e derrubando também as pessoas que eles com grande facilidade atiram para os hospitaes e muitas vezes para a morgue.

Também, parte dos desastres que sucedem com camionetes de passageiros são motivados por muitos condutores de automóveis com carta de autos ligeiros, andarem a guiar autos pesados, sem terem o devido averbamento.

Há tempos o Conselho Superior de Viação fez expedir uma circular em que avisava que todos os individuos que não estivessem em condições de guiar carros pesados, ou sejam carros para transporte de passageiros, seriam presos e entregues em juizo.

E, não ha maneira de, mesmo com cautela se andar pelas ruas sem correr o perigo de se ver atropelado por qualquer viatura automobilista.

Ideal deve ser aquela cidade de Radburn em que o seu governo do Estado de New Jersey, votou a soma de cinco milhares de dolares para a sua construção, onde os habitantes não poderão ser esmagados pelos automóveis. Todos os edifícios desta cidade ideal terão as fachadas sobre as ruas interditas á circulação daqueles veículos. Esta circulação só será permitida nas grandes artérias que cortarão a cidade em todos os sentidos. Os peões poderão transitar, nestas ultimas vias, em passeio abaixo do nível delas.

No relatório do governador de New Jersey lê-se que «a America não pode continuar a dar ao mundo o exemplo trágico de assassinar, anualmente, com os seus 20 milhares de automóveis, mais de 30.000 pessoas».

PREPARANDO A PAZ

DIZEM os jornaes de Roma que dois oficiais italianos da arma de artilharia, Deluce e Guerra, inventaram um canhão silencioso e sem fumo, que foi recentemente examinado por uma comissão de tecnicos italianos, nas proximidades de Nápoles.

O jornal *Mattino* publica pormenores das experiências, dizendo que se trata duma peça de campanha de 75 milímetros, que fez vários tiros, quasi se não notando o fumo e mal se ouvindo o som.

Os tecnicos que assistiram ás experiências ficaram fortemente impressionados e espontaneamente romperam com gritos de «Viva a Italia!»

Experiências semelhantes, com o mesmo bom êxito, se fizeram com peças de grosso calibre.

Como se vê, a Italia faz o mesmo que as outras Nações, que é, copiar.

O RECORD

FALECEU em Londres, recentemente um dos 42 filhos de Madame René Beyer. Toda a gente se convencerá que realmente esta senhora é mãe de tantos filhos mas quiz o respeitável marido fazer uma linda figura que lhe rendeu dez mezes de prisão a que foi condenado por um tribunal de Paris. E' que o sujeito, sapateiro de seu ofício, era um habil falso para fazer acreditar na hipotética existencia de quarenta e um desses filhos, porque só um deles é verdadeiro, no intuito de

receber dos Seguros Sociais subsídios de parto e maternidade.

Para isso tinha roubado daquela repartição do Estado os impressos e os selos necessários. E recebeu tudo com a maior das facilidades, conforme declarou no tribunal.

O pior é que jogou toda a pequenina fortuna assim obtida e perdeu-a até ao último soldo.

Como era a estreia do juiz no tribunal que o julgou, apinhou apenas oito dias de cadeia por cada filho imaginário.

O «record» afinal não pode ser para o falsário pai que de nada lhe valeu a façanha.

Talvez tivesse inveja do presidente da Alemanha que é padrinho de 3.000 crianças. Tinha, antes de assumir aquelas funções 500 afilhados e mal passou a presidente arranjou 3.000 afilhados e em geral é convidado cinco vezes por dia para padrinho.

Certamente Hindenburgo não conhece os afilhados e muito menos os compadres e comadres.

Este é que é um «record».

COMO SE VENDEM CONDECORAÇÕES

UM antigo oficial russo apresentou-se em Paris, a vender as suas condecorações que ganhara anteriormente, para poder comer umas miseras sopas.

Se a imprensa soubesse não faltariam comentários, uns a favor outros contra.

E' para admirar que esse oficial só agora se tenha desfeito das suas condecorações, o que demonstra que passou muita necessidade e que só agora, que a fome mais aperta é que se desfaz daquilo que ele tanto adorava e que de nada vale para os homens que o expulsaram.

Já em tempos as autoridades suecas proibiram terminantemente o comercio de condecorações, em virtude do acto que eles consideravam escandaloso, cometido pelo príncipe alemão Carlos Eduardo de Saxe Coburgo e Gotha.

O príncipe, tendo perdido após a queda do imperio germanico, os seus domínios, encontrava-se naquela altura em graves dificuldades financeiras, pelo que resolveu vender as condecorações que lhe haviam sido dadas outrora. Mas o negocio era mais difícil do que o príncipe julgava. Recentemente, porém, ele soube que a «Cruz Ernestiniana» era muito procurada por um colecionador sueco, que oferecia por ela a importante soma de 3.500 coroas. Apresou-se o príncipe a vender essa condecoração, mas com tanta infelicidade o fez que, dias depois o particular que havia adquirido a «Cruz Ernestiniana» era dado por interdito, antes mesmo de pagar a soma estipulada.

O príncipe apelou, então, para a familia do colecionador, mas esta não só se negou a pagar a condecoração, como apresentou uma queixa á justiça sueca contra o príncipe que nada sofreu.

A necessidade a tudo obriga.

OS «ELECTRICOS» E O CORREIO

ONO passado o nosso colega «Diário de Lisboa» lançou a ideia interessante de, a exemplo do que se faz no estrangeiro e se não estou em erro no Porto, fazer dos «electricos» um precioso agente complementar do serviço dos correios.

«A Comissão Administrativa do Municipio concorda inteiramente com este jornal. Seria o que propugnamos uma medida de grande beneficio para os municipios e, em particular, para o pequeno comércio instalado em bairros extremos, cuja modestia de recursos em regra lhe impede a utilização do telefone, havendo também, casos em que este é insuficiente.

«A Companhia Carris nada sofrerá com este melhoramento. E embora se trate de um serviço que não lhe aumentará os proveitos, por esse mesmo desinteresse se imporá á consideração geral. Não é de admitir sequer, o receio de re-

tardamentos na aplicação do seu horario. Em Madrid, o lançamento de uma carta faz-se em qualquer paragem, aproveitando o curto espaço de tempo que a entrada e saída de passageiros necessariamente absorve.»

Ouviram mais alguém falar no assunto?

E' o ouviste. E nós sabemos bem porquê!

NOVAS DA RUSSIA

NO ideal paiz sovietico a pena de morte é a coisa mais banal que aparece porque pela mais insignificante coisa é ella aplicada, dizem eles como remédio salutar para acabar o mal pela raiz.

As autoridades sovieticas ameaçam punir com a pena de morte os roubos de trigo, justificando a sua acção draconiana com a asserção de que o «roubo de trigo» constitui um crime contra-revolucionário e como tal deve ser punido.

As rigorosas medidas adotadas são atribuidas ao facto de que, em numerosas regiões, os camponezes não forneceram ao Estado as quantidades de trigo requisitadas, escondendo parte das colheitas e trabalhando nos campos muitas vezes durante a noite afim de escaparem á fiscalização.

Foram mandadas para varias regiões «brigadas de colheitistas», encarregadas de dirigir os trabalhos das colheitas de trigo.

* * *

Um telegrama de Riga para a Agencia Offinor diz que o Comité Central da III Internacional (Cik), de Moscovo, inaugurou agora oficialmente uma «Escola de estratégia revolucionaria».

O seu fim é o de preparar instrutores para a guerra civil nos Estados burgueses.

O director da Escola é o celebre Bela Khun, o ex-ditador comunista da Hungria, e professores principais, o chefe comunista alemão Max Hölz e o comunista polaco Lensky.

A inscrição na nova escola é permitida a todos os jovens comunistas que já estejam habilitados com o curso de polícia secreta da G. P. U.

* * *

Foram condenadas à morte cinco pessoas, acusadas de fazerem negócios com propriedades socializadas. Eleva-se, assim, a catorze o número de condenações à pena última, pela mesma causa.

Tambem foram condenados onze camponeses, a dez anos de prisão e confiscação de todos os bens, por terem feito um juramento colectivo pelo qual se comprometiam a não entregar os seus cavalos, mesmo que o serviço local os requisitasse.

* * *

Tem-se feito sentir ultimamente em toda a Russia a escassez de fósforos, devido ao facto de que a industria russa de fósforos apenas atingiu 60 % da produção prevista.

A qualidade dos fósforos tem também dado lugar a muitas queixas, visto 30 a 40 % dos fósforos à venda serem impróprios para o consumo.

* * *

Transcrevemos dum artigo da «Krasnaia Gazett», de Moscovo, sobre o salário operário:

«O Estado arrecada, para o cofre comunista, actualmente, 50 por cento do salário dos operários.

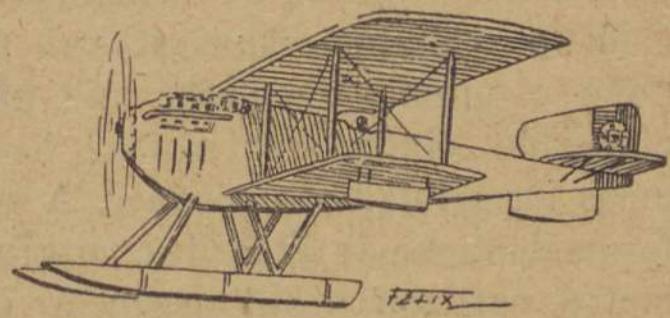
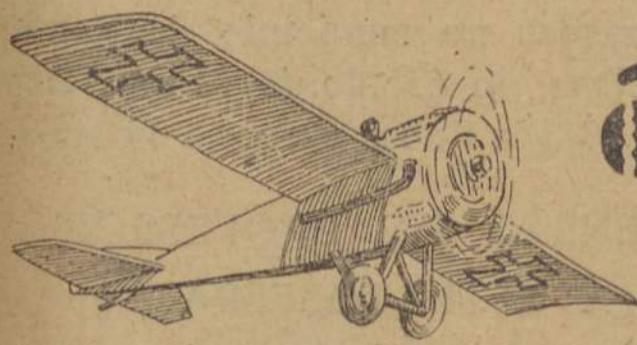
A paga é suficiente, mesmo apesar desta dedução, embora não seja o que é justo.

Mas o único meio para o operário poder ganhar mais é elevar o dia de trabalho de 7 horas como é agora, para 9 ou 12 horas. O operário não pode ganhar muito, trabalhando pouco e desservindo assim os mais altos interesses da União Soviética.»

Que belos exemplos para os bolchevistas que por ahi andam.

E se lhes falassem em trabalhar 9 a 12 horas?

AVIÇÃO



SANTOS DUMONT

SENDO nosso intuito homenagear este distinto percursor da aviação moderna falecido há pouco, com a devida vénia transcrevemos da nossa colega do Rio de Janeiro, *Brasil Ferro Carril*, a sua biografia:

Com a morte de Santos Dumont, o glorioso inventor que tanto elevou o nome da sua patria no estrangeiro, não é só o Brasil que está de luto, mas a aviação universal, o mundo inteiro, cujos continentes ele pôde aproximar graças ao seu genio fecundo.

A solução do problema da navegação aérea, que a ele se deve, marca o inicio da sua ascenção para a gloria do seu renome, do seu triunfo indiscutivel.

Foi em Paris, onde fez os seus estudos tecnicos, que o ilustre aeronauta realizou as principais experiencias. Dedicando-se desde tenra idade a varios generos de sport, cêdo o dominou a ideia de conquistar os ares e, concluidos os estudos que fez em S. Paulo, partiu para a França com o intuito de se dedicar a aviação. Instalado em Paris, mandou construir o primeiro balão, que se chamou «Brasil»; era de forma esferica, cubando 113 metros, podendo levar um lastro de 52 quilos, e tendo em baixo uma barquinha de vime. O «Brasil» subiu ao ar no dia 4 de Julho de 1898, no jardim da Aclimação.

O segundo balão denominado «A Musica» cubava 500 metros. Quando se dispunha a realizar novas ascenções nesta maquina, o Aéro Club abriu um concurso de balões para o estudo das correntes atmosfericas. Concorreram 12 balões, ficando vencedor o «A Musica», que subiu mais alto e mais tempo se demorou nos ares, onde manobrou durante 23 horas.

Sendo reconhecido que os balões de forma esferica não podiam convir á aerostação moderna, mandou construir um outro, muito diferente; era um cilindro terminado por dois cones, de 25 metros de extensão e de 1,75^{ms} de raio. Cubava 600 metros. O leme era de lona e a helice 1,80 de comprimento. Afectava a forma de um charuto, ou melhor, de um fuso. A propriedade caracteristica deste balão era a de levar um outro interno que tinha por fim

compensar a perda de gaz que ocorresse no balão externo. Esse balão tomou o nome de «Santos Dumont n.º 1», e subiu em 18 de Setembro de 1898, rasgando-se na partida por causa duma falsa manobra dos individuos que sustentavam as cordas. Concertadas as maquinas, realizou a sua ascenção no meio de centenas de pessoas que o aplaudiram freneticamente. Em 1899 apareceu o «Santos Dumont n.º 2», mais resistente que os anteriores. A helice tinha duas pás de 4 metros cada uma, feitas de aluminium e dando 180 voltas por minuto.

Como o dia marcado para a experencia, 16 de Maio, não estivesse de feição, o aeronauta partiu para Nice, onde a atmosfera é mais suave, e ali realizou diferentes ascenções com exito, excepto a ultima, prejudicada com um tufão, que atirou a maquina para cima de umas arvores, despedaçando-a.

Mandou construir, então, o «Santos Dumont n.º 3», de 20 metros de comprimento e cubando 500 m. c. Tinha a forma de um grosso charuto. A experencia realizou-se em Paris, a 13 de Novembro de 1899.

No intuito de introduzir novos melhoramentos, mandou construir o «Santos Dumont n.º 4» (Agosto de 1900).

Foi por essa ocasião que o Sr. H. Deutsch, grande entusiasta do problema da navegação aérea, estabeleceu o premio de 100.000 francos para o balão que, partindo do parque do Club de Saint-Cloud, fizesse a volta da Torre Eiffel, regressando por linhas préviamente marcadas como a da ida a Saint-Cloud, no prazo maximo de 30 minutos, sendo esse percurso de 11 quilometros.

O ilustre aeronauta concorreu ao premio, não tendo competidores.

A ascenção realizou-se a 11 de Julho de 1901, gastando a maquina 25 minutos, isto é, menos 5 minutos do que os designados. Não satisfeito, porém, com o seu balão, mandou construir o «Santos Dumont n.º 5» com o qual tentou de novo ganhar o premio Deutsch. A experencia (8 de Agosto de 1901), ia-lhe custando a vida. O balão, devido a um escapamento de gaz, foi de encontro a umas pedras ficando rasgado, e Santos Dumont suspenso á rede que sustinha a barquinha, num 4.º andar do boule-

vard Delesert, onde os bombeiros o foram arrancar. Com o «Santos Dumont n.º 6», disputou de novo o premio Deutsch, que não lhe havia sido conferido ainda, por não se haverem observado umas formalidades quaisquer. A nova maquina, em forma de elipse de 32 m. de comprimento por 6 de diâmetro, realizou a sua ascenção definitiva na presença de numerosissimas pessoas, que o aclamaram com entusiasmo (1901); durante mais de uma hora manobrou com toda a facilidade, dando-se apenas, na descida, um leve incidente.

O premio estava ganho na opinião de toda a gente; não o entendeu assim o juri, o que deu lugar a largas e apaixonadas controvérsias na imprensa de Paris. Consultado o sr. Deutsch, foi ele de parecer que o premio devia de ser adjudicado ao notável aeronauta.

Efectivamente, Santos Dumont recebeu os 100.000 francos, soma que ele distribuiu entre os pobres e pelos seus operarios. No Brasil, onde o patriotismo vibrou, como é natural, o Governo da Republica votou o premio de 100 contos para galardoar o esforço do já então notável aeronauta, que tomara a peito resolver o grande, complicado e difícil problema da navegação aérea.

Santos Dumont nasceu no município de Santa Luzia do Rio das Velhas, no Estado de Minas Gerais, a 20 de Julho de 1873, e tinha, portanto 59 anos.

A NOVA ASCENSÃO DO PROFESSOR PICCARD Á ESTRATOSFERA

A ultima ascensão deste ilustre homem de ciencia foi novamente coroada de melhor exito. Se bem que não tenha ainda feito declarações de carácter científico, em conversas com jornalistas disse algumas coisas interessantes.

Conseguiu atingir a altura de 17.000 metros onde teve dificuldades em se manter, em vista do frio que no interior atingiu 15° negativos e no exterior 55° negativos.

Supunha que os aparelhos e o globo nada tivessem sofrido, pois que a descida fez-se serenamente. Tal não aconteceu, posto as avarias sofridas sejam de pouca importancia.

Declarou tambem sentir-se feliz com os resultados obtidos da maxima importancia para a ciencia.

Interrogado por um jornalista confirmou que a intensidade dos raios cosmicos aumentava consideravelmente na estratosfera.

FIGURAS DO DIA

MANUEL RODRIGUES LEAL

Partiu no mez findo para Angola o jornalista distinto e nosso presado amigo Manuel Rodrigues Leal, figura de destaque e moço inteligente que, no jornal «A Epoca» e depois na «Voz» prestou merecidamente o seu valioso e dedicado concurso, conseguindo extraordinarias simpatias.

Rodrigues Leal trabalhou desde o seu primeiro número no «Diário da Manhã», onde a sua pena vibrante e luzidia marcou o logar de combate que ele sempre ocupou com desassombro, honestidade e valentia.

Jornalista moderno e poeta de grande cultura quiz ir mais além, afim de romper a sua carreira e aplicar melhor a sua actividade.

Nós só soubemos da sua partida dois dias depois, e bastante pena tivemos de não abraçar essa figura de Leal e bom camarada, d'aqueles que nunca fugiram, porque Manuel Rodrigues Leal não conhece esse maldito caminho.

Um abraço e boa viagem ao moço companheiro e amigo que nos deixa saudades.

EDUARDO USABIAGA Y LAGUNA

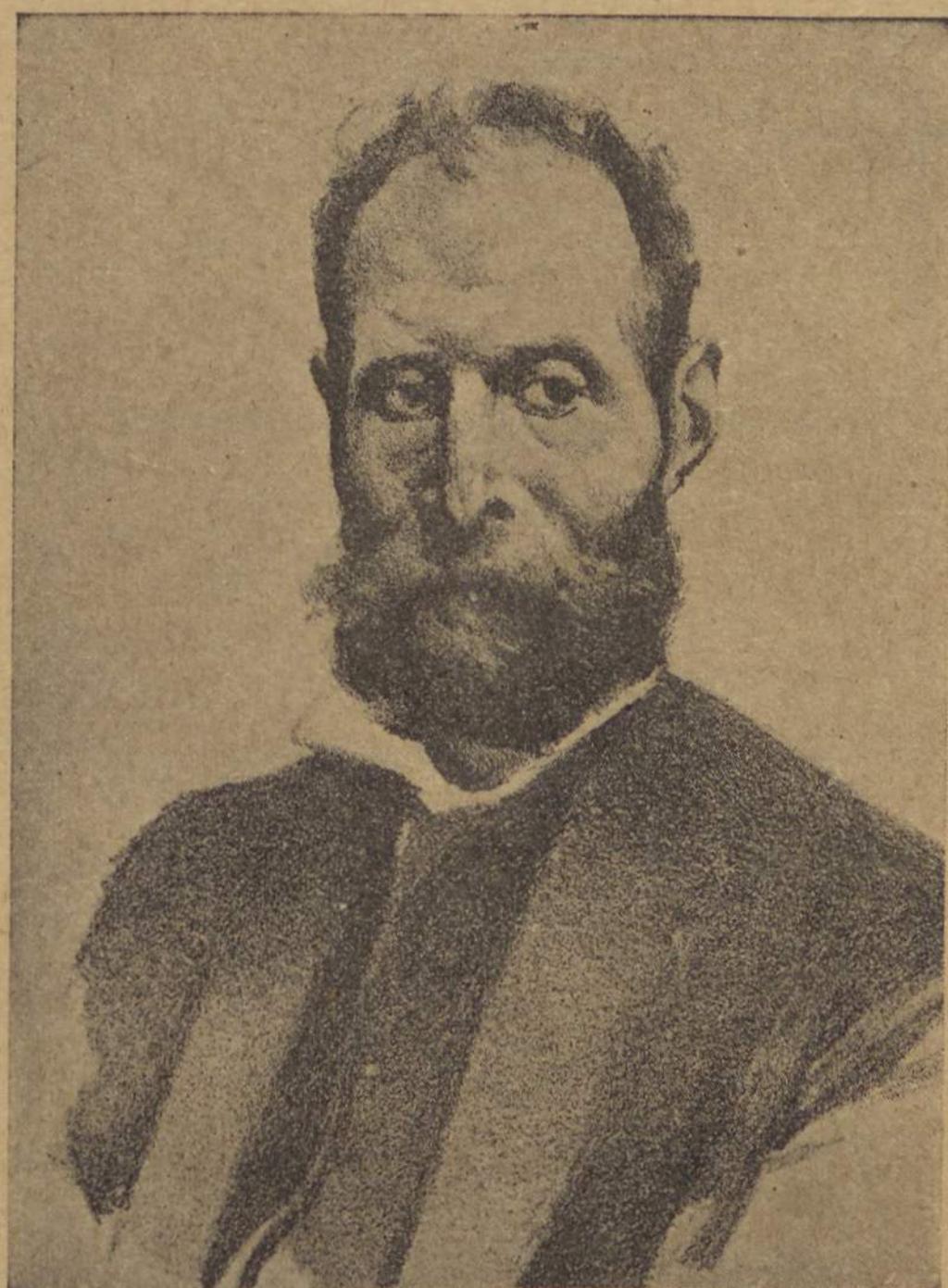
Eduardo Usabiaga, antigo Ministro de Cuba em Praga, e actual Subsecretario de Estado, é das figu-

ras mais notáveis da diplomacia cubana. Num momento difícil da vida política daquele paiz, o General Gerardo Machado, escolheu para seu colaborador Eduardo Usabiaga, que toda a Europa Central admira e estima.

Eduardo Usabiaga não era um desconhecido quando os seus serviços foram solicitados pelo Ministério dos Negocios Estrangeiros. O paiz, toda a encantadora Ilha de Cuba, patria de herois e de poetas, conhecia Usabiaga, advogado cultissimo, e por todos considerado um dos maiores tecnicos de questões internacionais. A sua entrada para a Secretaria do Estado foi um triunfo para a obra nacionalista do Presidente Machado.

Benés, o grande ministro tcheco dos Négocios Estrangeiros, que a Sociedade das Nações escuta religiosamente, autor de uma notável e recente tese defendida com brilhantismo na Conferencia do Desarmamento, considerava Usabiaga como um dos maiores diplomatas da America latina.

Eduardo Usabiaga é um grande amigo de Portugal, do nosso paiz, que desde a esquecida acção diplomática de Eça de Queiroz, o primeiro consul de Portugal na Havana, mantem relações com a Republica de Cuba, relações culturais e históricas que brevemente passarão a ser, e de bom grado para ambos os paizes, culturais e económicas, dando desta arte pratica realisação ao recente Convénio Comercial e de Navegação, ultimamente assinado entre ambos os paizes.



ANTERO DO QUENTAL

Passou mais um aniversário sobre a morte do desdoso poeta açoreano, uma das mais belas glórias do Génio Lusitano